

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER
FACULTÉ DE DROIT

Les Collisions de Véhicules inégalement dangereux

THÈSE

présentée et publiquement soutenue devant la Faculté de Droit de Montpellier

par

Marc DULAC

Diplômé d'Études Pénales

Avocat à la Cour d'Appel de Montpellier

POUR OBTENIR LE GRADE DE DOCTEUR EN DROIT

JURY

MM. MORIN, Doyen, président.

BECQUÉ, professeur.

VIALLETON, professeur.

Assesseurs

MONTPELLIER
IMPRIMERIE MARI-LAVIT
1, Rue de Sauvages, 1

—
1937

Les Collisions de Véhicules inégalement dangereux



Digitized by the Internet Archive
in 2026

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER
FACULTÉ DE DROIT

Les Collisions de Véhicules inégalement dangereux

THÈSE

présentée et publiquement soutenue devant la Faculté de Droit de Montpellier

par

Marc DULAC

Diplômé d'Etudes Pénales

Avocat à la Cour d'Appel de Montpellier

POUR OBTENIR LE GRADE DE DOCTEUR EN DROIT

JURY

MM. MORIN, Doyen, président.

BECQUÉ, professeur.

VIALLETON, professeur.

Assesseurs

MONTPELLIER

IMPRIMERIE MARI-LAVIT

1, Rue de Sauvages, 1

1937

FACULTÉ DE DROIT DE MONTPELLIER

MM.

MOYE, Doyen honoraire, professeur de Droit International Public.

MORIN, Doyen, professeur de Droit Civil.

BECQUÉ, professeur de Droit Civil.

DE NESMES-DESMARETS, professeur de Droit Administratif.

BOSC, professeur de Procédure Civile.

VIALLETON, professeur de Droit Civil.

GUENOUN, professeur de Droit Romain.

COURTIN, professeur d'Economie politique.

LÉGAL, professeur de Droit criminel.

DEMONTÈS, Professeur de Droit Commercial.

ANTONELLI, Professeur d'Economie politique.

DELBEZ, Professeur de Droit Constitutionnel.

TISSET, agrégé d'Histoire du Droit.

LEMERCIER, chargé de cours de Droit romain.

DIJOL, Chargé de Cours de Capacité.

VALÉRY, Doyen honoraire, Correspondant de l'Institut.

DONAT, Secrétaire.

DUBOIS, Secrétaire honoraire.

JURY

MM. MORIN, Doyen. président.

BECQUÉ, professeur.

VIALLETON, professeur.

Assesseurs

La Faculté n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions écrites dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



Table des Matières

INTRODUCTION

Insuffisance du Code civil en ce qui concerne la Jurisprudence-automobile. Ce qu'il faut entendre par "véhicules inégalement dangereux". - Position précise de la question faisant l'objet de notre thèse. - Plan de l'ouvrage.	7
--	---

PREMIÈRE PARTIE

De l'art. 1384 al. 1 ^{er} du Code civil et de son interprétation jusqu'à l'arrêt des Chambres Réunies de la Cour de Cassation du 13 Février 1930.	11
De l'art. 1384 al. 1 ^{er} du Code Civil.	13
De la théorie de la responsabilité du fait des choses inanimés.	
Les quatre phases de l'évolution de son application en matière de jurisprudence-automobile :	
1 ^o Application de l'art. 1382.	14
2 ^o Théorie du risque créé. - Application de l'art. 1384 al 1 ^{er} . Distinction du fait de l'homme et du fait de la chose.	14
3 ^o Distinction des choses dangereuses et des choses non-dangereuses. Caractère dangereux de l'automobile et de la motocyclette.	18
Divergences en ce qui concerne le caractère dangereux de la bicyclette.	20
Caractère dangereux des véhicules hippomobites.	23
4 ^o Arrêt des Chambres Réunies du 13 Février 1930.	24

DEUXIÈME PARTIE

Des diverses solutions apportées par la jurisprudence au problème de la collision de deux véhicules inégalement dangereux	27
CHAPITRE I. - Système de l'abordage ou de l'agression.	31
1. - Exposé.	31
2. - Modification.	32
3. - Critique	33
CHAPITRE II. - Système de la neutralisation des présomptions de responsabilité.	34
1. - Exposé	34
2. - Justifications.	36
3. - Critiques.	39
4. - Abandon progressif de ce système par la jurisprudence.	42
CHAPITRE III. - Système du cumul des présomptions de responsabilité.	45
1. - Exposé du système du cumul intégral.	45
2. - Justifications.	49
3. - Critiques.	52
4. - Autres systèmes de cumul.	57

TROISIÈME PARTIE

Importance de l'inégalité de danger existant entre les véhicules entrés en collision aux points de vue de la responsabilité et des dommages.	61
Jurisprudence.	61
Doctrines.	67

CONCLUSION

Essai d'un système de répartition de la responsabilité et des dommages selon le degré de causalité probable des véhicules entrés en collision.	71
--	----

Introduction

Les progrès importants et rapides réalisés depuis un demi-siècle par la Science ont profondément modifié le « *modus vivendi* » des individus.

L'invention du moteur a eu, dans la vie juridique, des répercussions considérables. Le machinisme, facilitant l'accomplissement de grands travaux, réduisant les distances, multipliant les transactions, a transformé complètement les rapports sociaux.

Et notre Code civil, qui consacre, régit et sanctionne ces rapports, n'est plus en harmonie avec les exigences de la vie moderne. Les principes qu'il édicte ont souvent été dépassés par les événements. Nous assistons aujourd'hui à une véritable « révolte des faits contre le Code », selon l'heureuse expression de M. le doyen Morin.

Cette insuffisance du Code se manifeste en particulier dans le domaine de la jurisprudence-automobile.

Le développement des moyens de locomotion a, en effet, donné une grande extension — que le Législateur de 1804 ne pouvait prévoir — à certains problèmes juridiques (tel le problème de la responsabilité du fait des choses inanimées, la notion de garde, la théorie du risque créé, etc...)

C'est l'un de ces problèmes, — ou, plus exactement, un aspect particulier de l'un de ces problèmes —, que nous nous proposons d'étudier sous ce titre : « Les collisions de véhicules inégalement dangereux ». (1).

Mais une première question se pose : Quand deux véhicules sont-ils « inégalement dangereux » ?

Le caractère plus ou moins dangereux d'un véhicule est en fonction de sa nature propre, de ses caractéristiques (volume, masse, poids, vitesse, stabilité, maniabilité), et de certains facteurs extérieurs (chargement du véhicule, qualité du terrain sur lequel il circule, conditions atmosphériques, etc...).

Ainsi un camion-automobile, une automobile, une motocyclette, une bicyclette sont, de par leur nature même, des véhicules inégalement dangereux.

Et deux véhicules identiques peuvent être encore inégalement dangereux si l'un est chargé et l'autre vide, ou si l'un dévale une pente alors que l'autre la gravit.

Nous nous proposons d'examiner les conséquences de la collision de ces véhicules inégalement dangereux en ce qui concerne la responsabilité de leurs conducteurs respectifs (conséquence juridique de la collision) et la répartition des dommages (conséquences matérielles de la collision).

Nous nous placerons pour cela dans un cas très concret.

Éliminons d'abord l'hypothèse où l'un des conducteurs, ou tous les deux, ont commis une faute. C'est alors l'art. 1382 qui s'applique : nous nous trouvons dans le domaine de la faute prouvée.

Nous écarterons aussi le cas où la collision a pour ori-

(1) Signalons que notre travail ne se rapporte qu'aux véhicules *terrestres*. Quoique le terme « véhicule » ait, étymologiquement, un sens général s'appliquant indifféremment aux moyens de transport par terre, par air ou par eau, il n'est employé en pratique que pour désigner les moyens de transport terrestres.

gine une cause étrangère qui n'est imputable à aucun des conducteurs (cas fortuit ou force majeure). Car on ne peut alors parler de responsabilité pesant sur l'un des gardiens.

Enfin nous supposerons que chaque véhicule a joué un rôle matériel dans la collision, et que ce rôle a été «actif» c'est-à-dire que le dommage a été causé par le fait du véhicule lui-même.

Le problème que nous nous proposons de résoudre se présentera donc ainsi :

Une collision vient de se produire entre deux véhicules inégalement dangereux (tels l'automobile et la bicyclette); tous deux sont endommagés. Aucun des conducteurs ne rapporte la preuve de la faute de l'autre, ou de la survenance d'une cause étrangère à lui non-imputable qui aurait occasionné l'accident. Comment, dans ce cas, très fréquent aujourd'hui, (accidents de nuit, absence de témoins, fuite des responsables), déterminer la responsabilité de chaque conducteur ?

Ce problème a été magistralement posé par M. Josserand (Note D.P. 1931.2.129): « Deux véhicules... d'ordres » différents, dit-il, entrent en collision; d'où des dommages, unilatéraux ou bilatéraux suivant les cas : comment en déterminer l'incidence définitive ? A quelles » règles faire appel pour trancher les questions de responsabilité ? Si une ou plusieurs fautes ont été certainement commises, auxquelles l'accident puisse être rattaché, les art. 1382 et 1383 suffisent à tout; la responsabilité incombe à qui a commis la faute; cause de » la collision; ou encore elle sera partagée entre les » auteurs des différentes fautes dans une proportion que » le juge du fond aura à fixer.

« Mais il advient assez fréquemment que les causes et » les conditions de la collision restent impénétrables ou » du moins fort obscures; l'accident demeure anonyme

» dans sa genèse, chacun des participants rejetant la
» faute sur l'autre ou encore alléguant qu'il n'a pas com-
» mis de faute, sans être à même de prouver l'exactitude
» de ses dires, ou encore déclarant qu'il ne sait pas com-
» ment la collision, survenue de façon inopinée et fou-
» droyante, a pu se produire : dans de telles éventualités,
» de plus en plus fréquente à mesure que les véhicules
» qui sillonnent les routes se font de plus en plus nom-
» breux, plus divers et plus rapides, comment, d'après
» quels principes, sur quelles épaules, conviendra-t-il
» d'asseoir le fardeau de la responsabilité ? ».

La jurisprudence fixant cette responsabilité a pour source l'art. 1384, al. 1^{er} du Code civil.

Dans la première partie de notre travail nous examinerons l'évolution de cette jurisprudence, depuis les premiers accidents d'automobile jusqu'à l'arrêt des Chambres Réunies du 13 février 1930.

Dans la deuxième partie nous étudierons l'interprétation de cet arrêt, interprétation qui a abouti, en présence d'une collision de véhicules, à l'application successive de trois théories, dites : théorie de l'abordage ou de l'agression, théorie de la neutralisation des présomptions de responsabilité et théorie du cumul des présomptions de responsabilité.

Dans une troisième partie, nous mettrons en valeur l'importance que présente l'inégalité de danger existant entre les véhicules entrés en collision. Nous verrons comment cette inégalité de danger a été soulignée en jurisprudence et en doctrine.

Enfin, dans une brève conclusion, nous proposerons une nouvelle solution des problèmes nés de la collision de véhicules inégalement dangereux : le système de la répartition de la responsabilité et des dommages selon le degré de causalité probable des véhicules entrés en collision.

PREMIERE PARTIE

**De l'article 1384 du Code civil
et de son interprétation jusqu'à l'arrêt
des Chambres Réunies de la Cour
de Cassation du 13 février 1930**

L'article 1384 al. 1er du Code civil est ainsi conçu :

« On est responsable non seulement du dommage que
» l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui
» est causé par le fait des personnes dont on doit répon-
» dre, ou des choses que l'on a sous sa garde ».

Ce dernier membre de phrase « ou des choses que l'on
a sous sa garde », est passé longtemps inaperçu.

Ce ne fut qu'à la fin du xix^e siècle qu'une partie de la
doctrine soutint que ces mots avaient une valeur propre
et mettaient à la charge de chaque individu une responsa-
bilité de plein droit, non seulement pour les personnes
dont il devait répondre, mais encore pour les choses dont
il avait la garde : la *théorie de la responsabilité du fait
des choses inanimées* était née.

Elle fit l'objet d'une jurisprudence importante et va-
riée. Nous allons en examiner l'évolution en l'envisa-
geant sous l'angle particulier de notre thèse : les colli-
sions de véhicules inégalement dangereux.

Ces véhicules, en effet, font partie des « choses dont on
a la garde » et leur propriétaire ou gardien est de plein
droit responsable des dommages qu'il cause par leur
intermédiaire.

La jurisprudence fixant cette responsabilité est restée
longtemps incertaine. On peut diviser son évolution en
quatre phases.

PREMIÈRE PHASE : APPLICATION DE L'ART. 1382

Tout d'abord, lors des premiers accidents d'automobile, les tribunaux et la Cour de Cassation se contentaient d'appliquer l'art. 1382 : « Tout fait quelconque de » l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui » par la faute duquel il est arrivé à le réparer ».

Pour avoir droit à une indemnité, la victime devait prouver la faute de l'automobiliste. Ce qui était souvent fort difficile en raison de la rapidité avec laquelle se produisait l'accident, et, parfois, de l'absence de témoins. En cas de collision, si aucune faute n'était prouvée, aucun des deux conducteurs n'était déclaré responsable, et aucun, en conséquence, n'obtenait réparation.

DEUXIÈME PHASE : THÉORIE DU RISQUE CRÉÉ :
APPLICATION DE L'ART. 1384. — 1° DISTINCTION DU FAIT
DE L'HOMME ET DU FAIT DE LA CHOSE

Cet état de choses était fort défectueux. Et un important mouvement doctrinal, suscité par MM. Saleilles et Josserand, se dessina, proposant « la théorie du risque créé » : « Tout individu, par son activité, fait courir des » risques à autrui. Il doit donc être responsable de ces » risques. La notion de risque doit remplacer celle de » faute comme fondement de la responsabilité » (1).

De cette notion de risque créé, on en arriva rapidement à l'idée que l'automobiliste devait être rendu responsable de plein droit des dommages qu'il avait causés (2).

(1) [JOSSE RAND, Cours de Droit civil positif français, édit. 1930, t. II].

(2) Proposition de loi de MM. Bernard, Dauthy et Chastenel (1906) et vœu de la Société d'Etudes législatives (1907). [*Bulletin de la Sté d'Et. lég.*, 1907, p. 78].

C'est alors que la doctrine et la jurisprudence, délaissant l'art. 1382, se tournèrent vers l'art. 1384 al. 1er ; une présomption de responsabilité pesa de plein droit sur le gardien de la chose dangereuse, présomption de responsabilité absolue, et fondée, non sur l'idée de faute, mais sur l'idée d'usage ou de garde de la chose.

Cependant l'art. 1384 ne fut pas appliqué indifféremment à tous les cas ; et la jurisprudence fit une distinction suivant que l'accident était dû au fait de la chose inanimée ou au fait de son gardien. Le débat soulevé par tout accident d'automobile était préliminairement porté sur un point technique : celui de savoir si le fait dommageable devait être attribué à l'homme ou à la chose.

L'accident était-il dû au « fait de la chose », à un mouvement imprévu auquel le conducteur était resté étranger : défaut de l'automobile, éclatement d'un pneu, rupture des freins, ou de l'arbre moteur, ou de la commande du volant de direction ? Dans ce cas la jurisprudence appliquait l'art. 1384 : l'automobiliste, gardien de sa voiture, était de plein droit responsable.

Mais si, au contraire, l'accident était dû au « fait de l'homme » c'est-à-dire à une maladresse ou à une imprudence du conducteur, la victime devait prouver la faute de ce conducteur (art. 1382) pour avoir droit à une indemnité.

La responsabilité du fait de la chose était fréquente au cas d'accident causé par une automobile. En effet, celle-ci a, grâce à son moteur, un « dynamisme propre », et peut, à certains moments, échapper au contrôle de son conducteur. Mais on ne pouvait parler de fait de la chose en ce qui concernait la bicyclette. Car, contrairement à l'automobile, celle-ci « sous l'absolue dépendance de l'homme » (Civ. Seine 23 mai 1928, G.P. 1928.2.126), puisque le rôle du moteur est joué par le cycliste. Les acci-

dents causés par une bicyclette étaient réputés provenir du fait personnel de son conducteur ; car celui-ci ne fait qu'un avec sa machine, laquelle n'est, en quelque sorte, que « le prolongement de son cerveau et de ses muscles (sic) ». (Bordeaux, 14 oct. 1927, G.P. 1927.2.709).

Une des décisions les plus caractéristiques fut un jugement rendu le 1er décembre 1927 par le tribunal civil de la Seine (Revue Sainetelette 1928, p. 89).

« Attendu, dit le tribunal, qu'un dommage ne peut être
» causé par le fait d'une chose, envisagé distinctement
» du fait de l'homme conformément à l'art. 1384 du Code
» civil, qu'autant qu'il existe dans cette chose un princi-
» pe d'action, ou, suivant l'expression de M. l'avocat
» général Langlois, un « dynamisme propre » ; que, par
» suite, malgré les dangers spéciaux que présentent les
» bicyclettes, aucune présomption de faute ne saurait
» être mise à la charge des cyclistes ayant occasionné un
» accident, autre que les présomptions graves, précises
» et concordantes qui peuvent être relevées par le juge à
» l'encontre de tout véhicule abordeur ; que, seule, une
» loi pourrait, par une action indépendante de l'art.
» 1384 du Code civil, substituer en cette matière une pré-
» somption légale à ces présomptions abandonnées à la
» prudence du juge ;

« Attendu, par suite, que D... est mal fondé à invoquer
» à l'encontre de la présomption légale de faute qui pèse
» sur lui par le fait même que son automobile a occa-
» sionné un accident, une présomption semblable qui pè-
» serait sur L..., de fait que l'action mécanique de sa
» bicyclette aurait participé à cet accident ; *que la dite*
» *action ne résulte en effet que de la transmission de la*
» *force de l'homme lui-même, agent responsable, dans*
» *l'emploi de cette force, de sa faute et non de son seul*
» *fait ;...* »

Le raisonnement du tribunal de la Seine peut se résumer ainsi : La bicyclette n'étant qu'un instrument passif entre les mains de l'homme, pourquoi parlerait-on du fait de la chose ?

Mais la distinction du fait de l'homme et du fait de la chose ne tarda pas à être critiquée dans son application à la jurisprudence automobile.

Juridiquement, en cette matière, on ne peut parler de « fait de la chose ». Comme le constate M. Ripert (Note D.P. 1922.1.25), « la chose est un instrument et non une cause ». Une chose « inanimée » n'est pas, par définition, nuisible par elle-même. Elle ne devient dangereuse que lorsqu'une force humaine l'anime. « Sous le fait de la chose apparaît nécessairement le fait de l'homme » (id.).

De plus, dans la pratique, la victime d'un accident d'automobile se trouvait en présence de difficultés insurmontables, lorsque, pour être indemnisée, elle devait prouver le fait de l'homme, la faute du conducteur. La distinction du fait de l'homme et du fait de la chose était souvent difficile. Lorsqu'une automobile en heurte une autre, l'accident provient-il de ce que les freins de la voiture sont insuffisants, ou de ce que l'automobiliste n'a pas su freiner à temps ? La vérité est que le fait de l'homme et le fait de la chose concourent tous deux à la réalisation du dommage. Et il est difficile de délimiter la part qui doit être faite à l'un et à l'autre.

Enfin cette distinction aboutissait à des solutions choquantes. Si l'automobile qui avait causé l'accident était arrêtée, on appliquait l'art. 1384 car il y avait évidemment fait de la chose. Tandis qu'on appliquait l'art. 1382 si l'automobile était en marche, l'accident provenant alors en général du fait de l'homme. On en arrivait à ce résultat que la responsabilité de l'automobiliste

était diminuée quand sa voiture était en marche; par cela même, cependant, elle devenait plus dangereuse, et l'obligation de garde eut dû être plus stricte. « Cette théorie. » dit M. Josserand (D.H. 1930, Chron. p. 17) rend l'homme responsable de sa passivité, et non de son activité».

En présence de tels inconvénients, la jurisprudence abandonna peu à peu la distinction du fait de l'homme et du fait de la chose.

TROISIÈME PHASE : DISTINCTION DES CHOSES DANGEREUSES ET DES CHOSES NON-DANGEREUSES

Tout d'abord, la Cour de Cassation, dans un arrêt du 29-7-1924 (D.P. 1925.I.5) déclara implicitement que la responsabilité du propriétaire ou gardien ne pouvait être écartée par le motif que, l'accident ne résultant pas du mauvais état de la voiture, le propriétaire n'a commis aucune faute.

Cependant la jurisprudence resta quelque temps divisée, pour s'orienter ensuite lentement vers l'idée que l'art. 1384 avait pour but de protéger les tiers contre les dommages causées par les choses inanimées dangereuses, dommages que leur gardien eut dû prévoir.

Un arrêt particulièrement motivé fut rendu dans ce sens par la Cour d'Appel de Poitiers le 18 février 1925 (D.P. 1925.2.41) :

« Attendu, dit la Cour,... qu'il n'est pas exact de dire » que, si la chose animée échappe parfois à la volonté de » l'homme, la chose inanimée est toujours absorbée par » cette volonté qui la supprime, se substitue à elle pour » en faire le prolongement aveugle et docile de la main » qui la dirige, de telle sorte que la chose disparaissant,

» pour ainsi dire, il ne resterait plus qu'un conducteur
» uniquement responsable de sa faute personnelle; qu'il
» est en effet indéniable qu'entre la volonté qui com-
» mande et la chose inerte qui obéit, subsiste toujours la
» matière, élément qu'on ne peut éliminer, et dont le rôle,
» si assoupli soit-il, ne cesse de conditionner l'impulsion
» qui l'anime; et que c'est précisément l'existence irré-
» ductible de cette inconnue qui légitime toujours, et sur-
» tout quand la chose est en service, la présomption de
» l'art. 1384 al. 1er dans le but de protéger les tiers con-
» tre les conséquences dommageables de cet élément ma-
» tériel, que celui qui a la garde est présumé en faute de
» n'avoir ni prévues ni parées; qu'il en est le plus sou-
» vent ainsi lorsque le conducteur, surpris et dépassé
» dans son action sur l'automobile, sent la machine
» échapper à sa maîtrise et devenir une cause de dom-
» mage; que, dans cet instant si bref qu'une étroite ana-
» lyse a peine à le saisir, se place le passage de la res-
» ponsabilité du fait personnel de l'homme (art. 1382 et
» 1383), dont la preuve incombe à la victime, à la pré-
» somption légale de responsabilité fondée sur la garde
» de la chose (art. 1384) qui la dispense de toute preuve
» à cet égard... »

La Cour de Cassation précisa alors sa doctrine et, dans un arrêt du 21 février 1927 (D.P. 1927.1.97.), déclara que, pour que s'appliquât l'art. 1384, il fallait être en présence d'une chose inanimée « soumise à la nécessité d'une garde, en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui ».

Sous l'empire de cette jurisprudence, l'automobile (3)

(3) Toute la jurisprudence considère l'automobile comme une chose dangereuse.

et la motocyclette (4) furent considérées comme étant incontestablement des choses dangereuses.

Quant à la bicyclette, les avis étaient partagés.

a) *Juridictions considérant la bicyclette comme une chose dangereuse.*

Certains tribunaux l'assimilaient à l'automobile et lui appliquaient l'art. 1384 (5). Le tribunal civil de Lille par exemple, déclarait, dans un jugement du 5 janvier 1926 (G.P. 1926.2.463) : « que tout instrument qui accroît la » puissance de l'homme en étendue ou en vitesse en est » comme le prolongement extérieur et modifie nécessai- » rement les conditions normales de l'activité de la cir- » culation sur les voies publiques; que c'est précisément » l'emploi d'un moyen de locomotion plus rapide et plus » dangereux qui légitime la présomption de l'art. 1384; » que, sous ce rapport, la bicyclette ne présente pas » moins de danger et n'est pas moins une cause d'acci- » dent que l'automobile... »

Le tribunal civil du Lot-et-Garonne décidait de son côté (13 mai 1929 D.H. 1929.407.) « qu'une chose qui a un dy- » nanisme propre n'est pas nécessairement plus dange- » reuse qu'une autre chose actionnée par les seules for- » ces de l'homme; que si l'on compare une automobile et » une bicyclette on remarque que l'automobile, malgré » son dynamisme propre, est autrement maniable, autre- » ment facile à arrêter, qu'une bicyclette mue par le seul » mouvement du cycliste; qu'à 20 km. à l'heure une » automobile s'arrêtera instantanément, tandis qu'à la

(4) En ce qui concerne la motocyclette, V° Conseil d'Etat, 3 mars 1926 (G.P. 1926, I, 582); Civ. Aude, 20 mars 1928 (D.H. 1929, 345).

(5) La bicyclette qui heurtait un piéton était toujours considérée comme une chose dangereuse.

» même allure un cycliste aura toutes les difficultés pour
» rester maître de sa machine, s'arrêter ou éviter l'obs-
» tacle surgissant tout à coup devant lui ».

Et la Cour d'Appel de Montpellier soutenait dans le même sens (26 mars 1930, D.H. 1930.405) que « le risque » créé par un moyen de locomotion tient autant au mo- » teur qui l'actionne qu'à la prudence de son gardien ». (6).

M. Savatier, dans une de ses chroniques au Dalloz (D. H. 1929, Chron. p. 65) considérait même la bicyclette comme un véhicule plus dangereux que l'automobile; «La » bicyclette, écrivait-il, unit à l'un des dangers de l'au- » tomobile, la vitesse, un autre danger qui lui est propre » et se trouve à l'origine de la plupart des accidents. Ce » danger est l'absence d'équilibre naturel. Alors que » l'automobile se tient naturellement d'aplomb sur ses » quatre roues, la bicyclette au contraire n'a d'équilibre » que par sa vitesse unie à une position donnée du con- » ducteur. Il s'ensuit que ce dernier est loin de pouvoir » manœuvrer aussi librement que l'automobiliste... »

b) *Juridictions considérant la bicyclette comme une chose dangereuse, certes, mais moins dangereuse cependant que l'automobile.*

D'autres juridictions, tout en reconnaissant que la bicyclette est une chose dangereuse, l'estimaient moins dangereuse que l'automobile. Et, au cas de collision, elles faisaient peser la présomption de responsabilité de l'art.

(6) V° en ce sens Civ. Rouen, 27 janv. 1927 (*Revue Sainctelette* 1928, p. 243); Civ. Drôme, 3 mai 1927 (D.P. 1927, 2, 169); Civ. Valence, 5 mai 1927 (G.P. 1927, 2, 580); Rouen, 19 janvier 1928 (*Sem. jurid.*, 2 juillet 1928); Paris, 2 nov. 1928 (G.P. 1929, 2, 782); Montpellier, 28 févr. 1929 (D.P. 1929, 2, 41); Montpellier, 4 mars 1929 (G.P. 1929, 2, 782); Civ. Seine-Inférieure, 10 avril 1930 (D.H. 1930, 360).

1384 sur l'automobiliste seul. Un arrêt de la Cour d'Appel d'Angers du 21 mai 1928 (D.P. 1929. 2. 41.) dispose :
« Attendu que, manifestement l'automobile et la bicyclette ne sont pas des véhicules de même ordre ; que le risque que créé par l'automobile est infiniment plus grand que celui créé par une simple bicyclette... de telle sorte que, dans le doute et en l'absence de toute faute prouvée, c'est au gardien du véhicule relevant du statut le plus rigoureux qu'incombe la responsabilité intégrale de l'accident et du dommage ». (7).

c) *Juridictions considérant la bicyclette comme une chose non-dangereuse.*

Enfin une troisième partie de la jurisprudence n'appliquait pas l'art. 1384 aux bicyclettes.

Certains tribunaux faisaient dépendre l'application de cet article, non du danger que présentait le véhicule, mais du dommage qu'il avait causé. Dans une collision automobile-bicyclette, il est fréquent que la deuxième seule éprouve un dommage. Ces tribunaux décidaient alors que, puisque le dommage était unilatéral, unilatérale aussi devait être la responsabilité (Paris, 12 avril 1929, Sem. jurid. 1929. 668).

D'autres juridictions considéraient la bicyclette comme une chose non-dangereuse parce que non pourvue d'un « dynamisme propre » (Civ. Seine, 23 mai 1928, précité).

Le Tribunal civil de Montluçon déclarait dans ce sens (jugement du 22 février 1929, G.P. 1929. 1. 433) :

(7) V° aussi: Civ. Seine, 26 juin 1928 (G.P. 1928, 2, 481); Douai, 24 déc. 1929 (D.H. 1930, Somm. p. 43); Caen, 12 févr. 1930 (Rec. Rouen et Caen 1931, 2, 155).

« Attendu que le fait matériel de l'accident établissant,
» en principe, la défaillance de M... dans son obligation
» de garder la chose intrinséquement dangereuse qu'est
» sa voiture automobile, M... doit par cela seul être présu-
» mé en faute; qu'en tant que dirigeant une bicyclette, sa
» propriété, T... échappe à toute présomption légale de
» faute, sa chose mobilière inanimée n'offrant pas par
» elle-même de « danger » particulier pour autrui et ne
» nécessitant par suite aucune « garde » au sens de l'art.
» 1384, al. 1er ;

« Attendu que « pourvue d'un dynamisme propre » une
» voiture automobile « recèle en elle des causes d'acci-
» dent, au contraire de la nature d'un véhicule tel que la
» bicyclette ». « (Conclusions de l'avocat général Lan-
» glois, sous Cass. civ., 21 févr. 1927, G.P. 1927. 1. 441,
» col. 2)... etc ».

Et le tribunal faisait peser la présomption de respon-
sabilité de l'art. 1384 sur l'automobiliste seul (8).

L'art. 1384 s'appliquait également au cas de collision
entre véhicules hippomobiles. Les arrêts en cette matière
sont plutôt rares, ce moyen de locomotion tendant à dis-
paraître, et ayant, d'ailleurs occasionné peu d'accidents.
Citons cependant à titre d'exemple un arrêt de la Cham-
bre civile de la Cour de Cassation du 24 juillet 1930 (G.P.
1930. 2. 298) qui applique l'art. 1384 au conducteur d'une
voiture attelée de chevaux dont la flèche a tué une autre
personne occupant une automobile venant en sens inver-
se.

(8) V. dans le même sens: Civ. Honfleur, 27 avril 1927 (G.P. 1927, 2, 35); Chambéry, 20 juin 1927 (D.P. 1927, 2, 169); Civ. Seine, 1^{er} déc. 1927 (D.H. 1928, 13); Bordeaux, 14 octobre 1927 (G.P. 1927, 2, 709); Civ. Le Havre, 17 févr. 1928 (Rec. Rouen et Caen 1928, 1, 90); Civ. Mayenne, 24 févr. 1928 (G. P. 1928, 2, 481, sous-note); Limoges, 22 mai 1928 (G.P. 1928, 2, 199); Civ. Seine, 26 juin 1928 (G.P. 1928, 2, 481).

La distinction des choses dangereuses et des choses dangereuses et des choses non-dangereuses était, apparemment, fort logique. Mais de nombreuses difficultés surgirent bientôt. Quel est le *critérium* de la chose dangereuse. Un objet inoffensif par sa nature, peut devenir dangereux par l'utilisation qui en est faite. Et surtout, lorsqu'on se trouvait en présence d'une collision entre deux véhicules de danger inégal, comment trancher la question de responsabilités ? La jurisprudence, nous venons de le voir était incertaine, et appréciait de façon très diverse le caractère dangereux de la bicyclette.

Pour mettre fin à ces divergences, M. Josserand proposait de classer les choses dangereuses « d'après leur potentiel de nocivité » (D. P. 1929. 2. 41). « Il faudrait, » écrivait-il, procéder à une organisation des différentes » sortes d'appareils, en fonction de leur puissance, de » leur dynamisme propre et de leur potentiel de malfaisance. Après quoi, on assignera à leurs gardiens ou à » leurs conducteurs un coefficient de responsabilité » approprié à ces divers éléments ».

Mais en pratique, si l'automobile est incontestablement classée comme chose dangereuse, à quel degré de la hiérarchie placer le camion-automobile ou l'auto-car, la bicyclette à moteur, le triporteur ou le tandem ?

QUATRIÈME PHASE : ARRÊT FONDAMENTAL DES CHAMBRES RÉUNIES LE 13 FÉVRIER 1930

La Cour de Cassation changea alors brusquement de doctrine. Dans un arrêt très motivé, rendu toutes Chambres Réunies le 13 février 1930 (D. P. 1930. 1. 57), elle rejeta toutes les anciennes distinctions : distinction du

fait de l'homme et du fait de la chose, distinction des choses dangereuses et non-dangereuses. Surtout, elle rattacha la responsabilité à la garde de la chose, et non à la chose elle-même, *substituant à la formule « présomption de faute » la formule « présomption de responsabilité »*.

Voici d'ailleurs les principaux attendus de cet arrêt fondamental :

«... Vu l'art 1384, al. 1er du Code civil;

« Attendu que la présomption de responsabilité établie
» à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inani-
» mée qui a causé le dommage à autrui, ne peut être dé-
» truite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force
» majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas
» imputable; qu'il ne suffit pas de prouver qu'il n'a com-
» mis aucune faute ou que la cause du fait dommageable
» est demeurée inconnue...

«... Mais attendu que la loi, pour l'application de la
» présomption qu'elle édicte, ne distingue pas suivant
» que la chose qui a causé le dommage était ou non
» actionnée par la main de l'homme; qu'il n'est pas né-
» cessaire qu'elle ait un vice inhérent à sa nature et sus-
» ceptible de causer le dommage, l'art. 1384 rattachant
» la responsabilité à la garde de la chose, non à la chose
» elle-même... »

Désormais, plus de distinction entre les choses inanimées. Toutes sont présumées dangereuses. L'art 1384 prend une extension considérable au détriment de l'art. 1382.

En conséquence, la bicyclette devient un véhicule dangereux, et son gardien, se voit appliquer la lourde présomption de l'art. 1384.

De nombreuses décisions jurisprudentielles sanctionnent aussitôt ces principes :

Le tribunal civil de Rouen déclare, l'un des premiers, dans un jugement du 10 avril 1930 (D.H. 1930. 360) : que « la présomption de responsabilité de l'art. 1384 est générale et absolue et que « ces principes doivent s'appliquer aussi bien aux véhicules automobiles qu'aux bicyclettes ».

Une jurisprudence nouvelle venait de naître. Nous allons l'examiner dans ses détails, l'analyser ; nous observerons son évolution ; nous nous efforcerons de mettre en évidence ses avantages et ses inconvénients, ses qualités et ses faiblesses ; nous essayerons enfin de l'adapter à la fois aux exigences des grands principes juridiques et aux besoins de la vie moderne.

DEUXIEME PARTIE

**Des diverses solutions apportées
par la Jurisprudence au Problème
de la collision de deux véhicules
inégalement dangereux**

Toutes les choses inanimées étant considérées comme dangereuses, la présomption de responsabilité de l'art. 1384 pèsera *de plano* sur leurs propriétaires ou gardiens.

Lorsque ces choses inanimées entreront en collision, de graves problèmes se poseront : comment déterminer la responsabilité de chaque gardien ?

Le problème sera beaucoup plus complexe lorsque les choses inanimées entrés en collision seront deux véhicules de proportions et de forces différentes, et par cela même inégalement dangereux : tels l'automobile et la bicyclette.

Rappelons d'abord la question : Une collision vient de se produire ; les deux véhicules sont endommagés ; leurs conducteurs tombent respectivement sous le coup de la présomption de l'art. 1384 ; aucun ne rapporte la preuve de la faute de l'autre ou de la cause étrangère à lui non imputable (cas fortuit ou force majeure). Comment alors fixer la responsabilité de chaque conducteur ?

Différents systèmes ont été successivement appliqués par la jurisprudence :

Le premier consistait à faire peser toute la responsabilité de la collision sur le gardien du véhicule qui avait heurté l'autre : c'est le système de l'abordage ou de l'agression.

Le second système consistait à faire supporter à chacun des conducteurs son propre dommage: c'est le système de la neutralisation des présomptions de responsabilité.

Dans le troisième système, aujourd'hui en vigueur, la jurisprudence rend chaque conducteur entièrement responsable du préjudice qu'il a causé à l'autre, et l'oblige à le réparer intégralement: c'est le système du cumul des présomptions de responsabilité.

CHAPITRE PREMIER

Système de l'abordage ou de l'agression

1) EXPOSÉ :

Dans ce système, lorsqu'une collision se produit, c'est le gardien du véhicule qui a heurté l'autre, (ou véhicule abordeur) qui est déclaré responsable.

Si, par exemple, une bicyclette est tamponnée par une automobile, l'art. 1384 est utilisé contre le chauffeur et non contre le cycliste, car celui-ci n'a causé aucun dommage, alors qu'il en a subi un par le fait de l'automobile.

Cette théorie apparaît dans diverses décisions, notamment dans un arrêt de la Cour d'appel de Paris, du 6 juillet 1929, concernant une collision automobile-bicyclette (G.P. 1929.2.790). La Cour considère « qu'en cas de collision entre deux véhicules inégalement dangereux c'est » celui qui a heurté l'autre qui engage seul la responsabilité de son gardien, en vertu de l'art 1384-1° du Code » civil, le véhicule qui a subi le choc n'ayant pas causé le

» dommage par son fait même, mais ayant été victime du » fait de celui qui l'a abordé... » (1).

Un tel système souleva de graves critiques. En effet, le dommage n'est pas toujours le fait du véhicule abordeur. C'est parfois le véhicule cause de la collision qui a été heurté par l'autre. C'est ce qui se produit par exemple lorsqu'une automobile écrase un cycliste qui ne roulait pas à sa main.

De plus, il est souvent difficile de déterminer quel est le véhicule qui a heurté l'autre en raison de la rapidité avec laquelle se produisent aujourd'hui les accidents.

2°) MODIFICATIONS :

Aussi cette théorie ne tarda pas à être modifiée. La jurisprudence ne fit plus peser la présomption de responsabilité de l'art. 1384 sur le véhicule abordeur, mais sur le véhicule par le fait duquel l'accident était arrivé, autrement dit sur le gardien dont la chose avait joué un *rôle actif* dans la collision.

C'est ce que décide la Cour de Paris dans un arrêt du 21 janvier 1931 (Gaz. Trib., 7 Mars 1931). Un motocycliste, suivi de très près par une automobile qui se disposait à le doubler, avait obliqué brusquement à gauche, et sans faire aucun signe, pour prendre une rue transversale. Une collision se produisit. Certes, en fait, l'automobiliste avait heurté la motocycliste. Mais l'accident était imputable incontestablement à l'imprudence du motocycliste. Et c'est uniquement sur lui que la Cour d'appel de Paris fit peser la présomption de responsabilité de l'art. 1384.

(1) Dans le même sens: Dijon, 16 oct. 1928 (D.P. 1929, 2, 41); Montpellier, 28 février 1929 (*id.*); Req. 1^{er} mai 1930 (G.P. 1930, 2, 5).

«... Considérant qu'il suit de là, dit la Cour, que la collision a été causée par le fait de la motocyclette et non par le fait de l'automobile; que, dès lors, aucune présomption de faute ne pèse sur le gardien de cette auto mobile; que c'est au contraire sur le gardien de la motocyclette, en l'espèce la victime de l'accident, que pèse tout entière la présomption de responsabilité de l'art. 1384-1°... » (2).

3°) CRITIQUE :

Cette théorie est, certes, plus satisfaisante que la précédente. Mais « rechercher par le fait de quel conducteur s'est produite la collision, équivaut exactement à rechercher par la faute de qui elle s'est produite. On en revient à l'application de l'art. 1382. Or, par hypothèse, aucune faute n'a été commise, ou, tout au moins, n'a pu être prouvée » (3).

En pratique, il sera impossible de savoir par le fait de quel conducteur la collision s'est produite.

Aussi le système de l'abordage fut-il rapidement rejeté par la jurisprudence.

(2) Cet arrêt paraît surprenant aujourd'hui. Car, si le motocycliste a pris une rue transversale sans faire aucun signe de la main, il a commis une faute. Et il doit être en conséquence déclaré responsable de l'accident.

Mais en 1931, date à laquelle a été rendu cet arrêt, aucun texte n'imposait aux conducteurs l'obligation de signaler à l'avance le changement de direction de leur véhicule.

Cette lacune a été heureusement comblée par le décret du 19 janvier 1933, modifiant ainsi l'art. 7 du Code de la Route :

« Tout conducteur qui s'apprête à apporter un changement important dans l'allure ou la direction de son véhicule ou de ses animaux doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger et doit préalablement en avertir les autres usagers, notamment lorsqu'il va ralentir, s'appuyer sur sa gauche, traverser la chaussée, ou lorsqu'après un arrêt il veut reprendre sa place dans le courant de la circulation. »

(3) André TOUREN, thèse: De la responsabilité civile résultant de la collision de véhicules terrestres, fluviaux et aériens. (Montpellier 1932).

CHAPITRE II

Système de la neutralisation des présomptions de responsabilité

1°) EXPOSÉ :

Pour que joue ce système rigide, deux conditions sont nécessaires :

1° Il faut que le dommage soit bilatéral, c'est-à-dire qu'il ait atteint les deux véhicules, quelle que soit, d'ailleurs, la disproportion entre les dégâts subis ;

2° Et que l'accident se rattache indifféremment au fait de chacun des gardiens, c'est-à-dire que les gardiens aient concouru tous deux au dommage.

Alors les présomptions de responsabilité qui pèsent sur chaque gardien s'annulent, se « neutralisent », et l'on retombe sous le coup de l'art. 1382 : d'où nécessité de prouver la faute. Comme le dit M. Josserand (Note D.P. 1931.2.129) : « L'art. 1384 en arrive à se dévorer lui-même, et on revient au droit commun ». Il faudra que le demandeur en indemnité prouve la faute de son adver-

saire et le rapport de causalité entre la faute et l'accident; sinon, chacun supportera son propre dommage.

Plusieurs arrêts rapportés au Dalloz (D.P. 1931.2.129), sont particulièrement caractéristiques. Les Cours d'appel de Montpellier (2 déc. 1930), Dijon, (25 mars 1931), Paris, (17 janv. 1931), Aix-en-Provence, (4 juin 1931), décident « qu'en cas de collision entre deux véhicules, les » présomptions de responsabilité qui pèsent sur leurs » conducteurs se neutralisent; que l'art. 1384 cesse » d'être applicable et que l'art. 1382 s'applique.. » :

«... Qu'il en est ainsi même si la collision a eu lieu entre » une automobile et une bicyclette... » (Montpellier, Dijon).

La jurisprudence des années 1930 et 1931 nous révèle une multitude de décisions rendues dans le même sens.

Le tribunal civil de la Seine-Inférieure, par exemple, dispose dans un jugement du 10 avril 1930 (D. H. 1930. 360) que «... au cas de collision entre une automobile et » une bicyclette et par suite de la réelle difficulté de pou- » voir apprécier avec certitude et sans crainte d'erreur » grossière peut-être, les risques créés par elle (la bicy- » clette), et ainsi de pouvoir apprécier leur degré respec- » tif de nocivité, les présomptions de l'art. 1384 doivent » s'annuler, alors surtout qu'une chose, présentant en » apparence le plus de risques, n'est pas toujours la » plus dangereuse ».

(1) Collision automobile-bicyclette: Valence, 3 mai 1927 (D.P. 1927, 2, 169); Civ. Saint-Nazaire, 18 mai 1928 (G.P. 1929, 1, 180, sous-note); Montpellier, 26 mars 1930 (D.H. 1930. 405); Civ. Rouen, 10 avril 1930; Paris, 12 avril 1930; Civ. Seine, 11 avril 1930 (G.P. 1930, 2, 7); Civ. Nevers, 28 mai 1930 (G.P. 1930, 2, 303, sous-note c); Cass. civ., 18 nov. 1930 (D.H. 1931, 19); Montpellier, 2 déc. 1930 et Dijon, 25 mars 1931 (D.P. 1931, 2, 129); Lyon, 10 déc. 1930 (Mond. Jud. Lyon, 16 oct. 1931).

Collision automobile-motocyclette: Lyon, 17 déc. 1930 (Mond. Jud. Lyon, 6 nov. 1930).

2°) JUSTIFICATIONS :

Les partisans du système de la neutralisation des présomptions de responsabilité, qui aboutit à appliquer l'art. 1382 là où paraît devoir jouer l'art. 1384, appuient leur thèse sur divers arguments.

1° M. Josserand fonde son approbation sur « l'esprit même qui est à la base du concept de la responsabilité du fait des choses » (note précitée).

L'art. 1384, dit-il en substance, a pour but de venir en aide aux faibles, par exemple aux piétons, dont la vie est menacée par les dangers de la circulation. Pour ce faire, l'automobiliste supporte une responsabilité beaucoup plus grande que celle qui pèse sur le piéton: il répond, non seulement de son fait personnel, mais aussi du risque que crée la chose dangereuse qu'il a mise en mouvement: « L'infériorité physique et économique du piéton » est rachetée par une sorte de supériorité juridique se concrétisant dans une présomption de responsabilité mise à la charge de l'automobiliste, du motocycliste, et même du cycliste: ceci compense cela » (Josserand, *id.*).

Mais lorsqu'une collision se produit, non entre un véhicule et un piéton, mais entre deux véhicules, alors « tout » système de protection juridique devient un non-sens; « les adversaires occasionnels sont à égalité, chose contraire chose; point n'est besoin de rétablir, par un procédé technique, un équilibre qui n'avait jamais été rompu ».

C'est ce que le Conseil d'Etat a exprimé en déclarant que « si les conditions particulièrement dangereuses de la circulation automobile à l'heure actuelle doivent faire admettre une présomption de faute à la charge du conducteur qui a causé le dommage, cette présomption ne s'applique pas lorsqu'il s'agit de dommages

» causés à une autre automobile ». (Conseil d'Etat, 17 juin 1927, D.P. 1927.3.40).

2° : La théorie de la neutralisation se justifie aussi mathématiquement. M. Josserand s'attache encore à nous le démontrer dans la note précitée : « Deux avantages identiques accordés à deux personnes dans leurs rapports réciproques ne peuvent que se neutraliser et évaluer zéro... L'égalité des risques encourus affranchit les deux gardiens de la responsabilité de l'art. 1384 ».

3° : Enfin les partisans de la neutralisation invoquent encore divers arguments d'analogie et se réfèrent aux règles de la navigation maritime, de la navigation intérieure et de la navigation aérienne.

En Droit Maritime, l'art. 407 du Code de Commerce, modifié par la loi du 15 juillet 1915, déclare qu'en cas d'abordage de deux navires « s'il y a des doutes sur les circonstances de l'accident, les dommages seront supportés par ceux qui les auront éprouvés ».

De même, la loi du 5 juillet 1934, art. 2 applique cette formule aux abordages qui se produisent dans la navigation intérieure.

Enfin, en ce qui concerne la navigation aérienne, la loi du 31 mars 1924, art. 52 déclare : « Au cas de dommage causé à un aéronef en évolution par un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du Code civil ». Et cette formule est interprétée selon la théorie de la neutralisation (2).

Ainsi, s'il y a eu collision maritime, ou fluviale, ou aérienne, les deux présomptions de responsabilité s'an-

(2) H. et L. MAZEAUD, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile*, 2^e édit, t. II, n° 1538).

nulent. Il doit en être de même en ce qui concerne les collisions terrestres.

Un curieux arrêt de la Cour d'Appel de Montpellier, du 26 mars 1930 (D.H. 1930.405) a adopté ces principes. Il assimile une collision entre automobile et bicyclette à un abordage entre navires de mer :

« Attendu, dit la Cour, que l'art. 407 du Code de Commerce modifié par la loi du 15 juillet 1915, dispose
» qu'en cas d'abordage survenu entre navires de mer ou
» entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, s'il y a des doutes sur les causes de l'accident,
» les dommages seront supportés par ceux qui les auront éprouvés;

« que ce texte ne distingue pas le tonnage des navires
» ou leur mode de propulsion;

« qu'au demeurant il n'est que l'application d'un principe qui doit par identité de raisons être transporté du
» droit maritime dans le droit terrestre... » (3).

La thèse de la neutralisation fut suivie presque sans exception par toute la jurisprudence jusqu'en 1933. La doctrine s'y montra favorable, notamment MM. H. et L. Mazeaud (Traité théorique et pratique de la responsabilité civile, 2e édit., t. II, n° 1352 et suiv.); Josserand (Droit civil positif français, 2e édit., t. II, n° 550); Ripert (note D.P. 1927.1.97); Esmein (note S. 1931.1.121); Planiol (Traité pratique de droit civil français, t. VI, n° 621); Lalou (La responsabilité civile); Maurice Picard (Revue générale des assurances 1933.563).

(3) Signalons d'ores et déjà que la Cour de Cassation a, le 20 juin 1932, cassé l'arrêt de la Cour de Montpellier (D.H. 1932, 489).

3° CRITIQUE :

Mais les justifications apportées au système de la neutralisation, justifications purement théoriques ou d'analogie, ne résistent pas à un examen approfondi.

1° : Certes, le but de l'art. 1384 est de protéger les tiers contre les risques causés par la mise en circulation de véhicules dangereux : le conducteur d'une automobile qui écrasera un piéton se verra automatiquement opposer la présomption de l'art. 1384. Mais si, au lieu d'une collision entre un véhicule et un piéton, nous nous trouvons en présence d'une collision entre deux véhicules, pourquoi poser en principe que les antagonistes sont « à égalité, chose contrè chose » et que les risques qu'ils mettent en jeu doivent se neutraliser et « égaler zéro » ?.

Cela serait peut-être vrai dans un cas purement théorique, si nous supposions que les véhicules entrés en collision sont identiques, que les réflexes de leurs conducteurs respectifs sont semblables, que le terrain sur lequel ils circulent présente pour tous deux les mêmes inconvénients. Mais, dans la pratique, les véhicules qui sillonnent les routes sont tellement différents et conduits par des gardiens tellement divers, qu'on ne peut poser en principe que la présomption de responsabilité de l'art. 1384 a la même force, la même étendue pour chaque conducteur. Et que par conséquent, lors d'une collision, le heurt de ces présomptions doit aboutir à leur annulation réciproque.

2° : D'ailleurs, même dans le cas fictif que nous venons d'imaginer, pourquoi les présomptions se neutraliseraient-elles ? Elle ne sont pas opposées ; elle ne sont pas en sens contraire.

En cas de collision entre une automobile et un cycliste, « la loi, nous dit M. Mazeaud (note au S. 1933.1.257)

» présume l'automobiliste responsable du dommage que
» causera sa voiture, et le cycliste responsable du dom-
» mage causé par sa bicyclette. En quoi cela est-il con-
» tradictoire? On ne pourrait parler de neutralisation que
» si la loi présumait l'automobiliste et le cycliste respon-
» sables du même dommage. Mais il y a deux dommages
» différents, qui visent deux présomptions différentes; il
» y a, non pas une action unique, dans laquelle risque-
raient de se heurter les deux présomptions, mais possibi-
» lité de deux actions séparées, l'une intentée par l'auto-
» mobiliste contre le cycliste, et l'autre par le cycliste
» contre l'automobiliste ». Le choc peut briser les véhi-
cules, il ne brise pas les présomptions, qui sont absolu-
ment distinctes et n'ont entre elles aucun lien commun,

3° : Autre point délicat. Nous avons dit que, pour qu'il y ait neutralisation, il fallait que des dégâts aient été subis de part et d'autre. Mais quel sera le critère de ces dommages réciproques?

Il est fréquent que l'automobile ait gravement endommagé la bicyclette et qu'elle soit sortie intacte de la collision, ou n'ait subi que des dégâts insignifiants ; et dans ce second cas, il se peut que l'automobiliste, mu par un louable sentiment de délicatesse, ne demande aucune réparation au cycliste (4). Les tribunaux considèreront alors que seule la bicyclette a subi un dommage ; et la présomption de responsabilité de l'art. 1384 sera supportée par l'automobiliste seul. Tandis que s'il avait fait valoir de léger dommage, « l'éraflure », que sa voiture a subi, les deux présomptions de responsabilité se seraient neutralisées et il aurait fallu, pour être indemnisé, que le cycliste fit la preuve de la faute de l'automobiliste.

(4) V. FREJAVILLE, note D.P. 1936, 1, 17.

4° : Surtout, il est illogique de faire peser sur le cycliste une présomption de responsabilité aussi lourde que celle qui pèse sur l'automobiliste. L'automobile étant incontestablement plus dangereuse que la bicyclette, le gardien de l'automobile assume une responsabilité plus importante que le gardien de la bicyclette, et *les deux présomptions de responsabilité, n'ayant pas la même force, ne peuvent se neutraliser*. En somme, la neutralisation donne une certaine immunité, au moins relative, aux conducteurs des véhicules les plus dangereux.

5° : En ce qui concerne l'argument d'analogie avec le Droit Maritime, invoqué par la Cour d'Appel de Montpellier il nous sera facile de démontrer, par deux exemples, que l'on ne peut assimiler le Droit terrestre au Droit maritime.

En Droit terrestre, si le gardien de l'un des véhicules entrés en collision apporte la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure qui aurait occasionné l'accident, il n'est plus présumé responsable. Seul, le conducteur adverse tombera sous le coup de l'art. 1384. En Droit maritime, au contraire, même si l'abordage a été dû à un cas fortuit ou de force majeure, chacun supportera son propre dommage.

Autre exemple : la jurisprudence terrestre exige, pour la neutralisation des présomptions, que les véhicules se soient heurtés alors qu'ils étaient tous deux en marche. Il n'en est pas de même en Droit Maritime ; les règles de l'abordage fortuit jouent même quand un navire en marche a heurté un navire au repos.

On ne s'explique donc pas pourquoi la Cour d'Appel de Montpellier a assimilé la collision de deux véhicules terrestres inégalement dangereux à l'abordage de deux navires de tonnage inégal. La Cour de Cassation, d'ail-

leurs, ne tarda pas à casser l'arrêt de Montpellier (D.H. 1932.489) en déclarant l'argument d'analogie avec le Droit maritime « inapplicable en pareil cas ».

6° : Signalons, enfin, au point de vue pratique, les inconvénients du système de la neutralisation en ce qui concerne l'assurance-automobile. Ce système paralyse l'effet des contrats d'assurance lorsque, comme il est très fréquent, ces contrats se limitent aux risques « dommages causés aux tiers », c'est-à-dire lorsque l'automobiliste n'est assuré que pour les dommages qu'il causera à autrui. Dans la collision, chaque conducteur cause des dommages au véhicule de l'autre. Mais ces dommages se neutralisant, chacun supportera ceux qu'il a subis. L'assurance, qui ne couvre que les dommages causés à autrui, n'aura rien à payer. Et cependant, il est évident que chaque conducteur a causé, au moins partiellement, des dommages à un tiers, qui est ici l'autre conducteur. Il est anormal que l'assureur ne soit pas tenu d'un risque pour lequel il a encaissé les primes (5).

4° ABANDON DE CE SYSTÈME PAR LA JURISPRUDENCE :

La jurisprudence a définitivement abandonné le système de la neutralisation des présomptions de responsabilité. Elle s'en est écartée progressivement, par étapes, suivant une évolution qu'il nous paraît intéressant de signaler.

Au début, (voir l'arrêt de la Cour d'Appel de Montpellier, du 2 décembre 1930 précité), elle admettait la neutralisation dans tous les cas, « quelle que soit l'importan-

(5) V. FREJAVILLE, note D.P. 1936, 1, 17.

» ce des dommages, et alors même que l'un des gardiens
» n'en aurait pas demandé réparation ».

Peu de temps après, la Cour de Cassation a écarté la neutralisation dans l'hypothèse où l'accident par collision de véhicules n'avait fait qu'une victime (6). En effet, le gardien, légalement responsable du dommage causé par sa chose, ne saurait être admis, a-t-elle dit, dans l'arrêt du 18 novembre 1930 « à défaut de tout pré-
» judice par lui allégué, uniquement en vue d'éluder ses
» obligations envers la victime, à lui opposer à son tour
» la présomption de l'art. 1384 ».

Elle a également décidé que celui qui a heurté l'autre ne peut invoquer contre celui-ci, pris comme ayant la garde juridique de sa voiture, la présomption de l'art. 1384 pour échapper à l'application de ce même texte, puisque c'est « par le fait de cette voiture que le dommage a été causé (Cass. Req., 1er mai 1930, G.P. 1930.2.5.).

« Attendu, dit-elle, que l'arrêt attaqué précise que l'accident est dû au choc de l'aile droite de l'automobile
» contre l'arrière du véhicule que conduisait la victime;
» que ce véhicule, attelé d'un cheval, allant au pas, tenait
» sa droite; que la Cour d'Appel a ainsi implicitement
» écarté la présomption invoquée par la dame L... à l'en-
» contre de la victime prise comme ayant la garde de sa
» voiture, puisque ce n'est pas par le fait de cette voiture
» que le dommage a été causé... »

Enfin, dans un arrêt du 20 mars 1933 (D.P. 1933.1.57; G.P. 1933.1.855; S. 1933.1.257) elle a repoussé formellement le système de la neutralisation.

« Attendu, dit-elle, que l'arrêt attaqué constate que
» l'automobile a causé la mort de D... et mis sa bicyclette

(6) Dans le même sens: Cass. civ., 24 juillet 1930 (G.P. 1930, 2, 298); Cass. civ., 18 nov. 1930 (D.H. 1931, 19); Cass. civ., 20 juill. 1932 (D.H. 1932, 489).

» hors d'usage, sans relever expressément une faute à la
» charge de la victime; que, néanmoins, il rejette la de-
» mande de la veuve, pour le motif que la voiture a été
» détériorée par le choc de la bicyclette et que, les deux
» véhicules s'étant réciproquement causé des dommages,
» les présomptions de responsabilité qui pèsent sur les
» conducteurs des voitures se neutralisent ;

« Mais attendu que la *présomption de responsabilité*
» *éditée par l'art. 1384 du Code civil à l'encontre du*
» *gardien de la chose est subordonnée dans son applica-*
» *tion à la seule condition que le dommage ait été causé*
» *par le fait de celle-ci; qu'elle ne saurait être détruite*
» *en tout ou en partie par le fait que les deux gardiens*
» *se sont réciproquement causé des dommages;*

« Attendu qu'il résulte des propres énonciations de
» l'arrêt attaqué que le dommage subi par la veuve D...
» l'a été par le fait de l'automobile conduite par M..., et
» qu'il résulte implicitement mais nécessairement des
» termes de l'arrêt, que la Cour ne s'est pas préoccupée
» de rechercher si l'accident était dû ou non à la faute de
» la victime; d'où il suit qu'en statuant comme il l'a
» fait, l'arrêt attaqué a violé le texte ci-dessus visé;

« Par ces motifs, casse... etc... »

De multiples arrêts ont confirmé cette jurisprudence.
Rejetant le système de la neutralisation des présomptions
de responsabilité, ils adoptent à *contrario* le système du
cumul des présomptions de responsabilité.

CHAPITRE III

Système du cumul des présomptions de responsabilité

Après avoir rejeté le système de la neutralisation, la jurisprudence a adopté un nouveau système qui, à la vérité, s'était déjà fait jour dans quelques décisions. C'est le système du cumul des présomptions de responsabilité.

1°) EXPOSE DU SYSTEME DU CUMUL INTEGRAL.

Le principe en est simple. Au cas de collision entre deux véhicules, chaque conducteur supporte la présomption de l'art. 1384. Alors deux cas peuvent se présenter :

Si chaque gardien fait la preuve que l'accident est dû à une cause étrangère qui ne peut lui être imputée, alors chacun supportera son propre dommage.

Mais si aucun conducteur ne rapporte la preuve de cette cause étrangère, chacun sera présumé responsable des dommages occasionnés à l'autre. Et chacun devra réparer intégralement le dommage de l'autre. Il y aura, non

pas neutralisation, mais cumul des présomptions de responsabilité.

Ce système est dit système de cumul intégral, par opposition à certains systèmes dérivés dont nous parlerons plus loin.

Le système du cumul intégral résulte de nombreuses décisions jurisprudentielles. La Cour de Cassation l'a adopté, lorsque, par l'arrêt du 20 mars 1933 elle a repoussé le système de la neutralisation.

La première décision qui, à notre connaissance, applique le système du cumul, est un jugement rendu par le tribunal civil de Montpellier le 28 février 1930 (Mon. Jud. Midi 1930. 75), à la suite d'une collision entre une automobile et une charrette, collision dont la cause n'avait pu être établie.

L'automobiliste était décédé des suites de l'accident alors que le conducteur de la charrette n'avait eu aucun dommage.

Le tribunal déclare « qu'il ne peut admettre que la pré-
» somption de faute pesant également sur les deux con-
» ducteurs, ces deux présomptions en sens contraire
» s'annihilent l'une l'autre; que ce n'est pas une raison
» parce qu'aucune faute n'est établie et que le hasard a
» voulu que le dommage pesât sur une seule des parties,
» que l'autre soit exonérée de sa réparation toute entiè-
» re; que la cause restant inconnue, la responsabilité
» peut aussi bien peser sur le véhicule qui n'a pas souf-
» fert; que la solution contraire a aussi l'inconvénient de
» mettre le plus souvent toute la charge du dommage au
» moins puissant des véhicules et que, par exemple, un
» camion lourdement chargé n'aura plus aucun intérêt
» matériel à éviter une collision avec une petite automo-
» bile;

« Que ces considérations amènent le tribunal à décider
» que les deux présomptions contre les deux conducteurs,

» loin de s'annihiler, se cumulent, et que chacun d'eux
» devra en conséquence, la moitié du dommage ».

Le tribunal, après avoir évalué les dommages subis par la victime, ne condamne le conducteur de la charrette qu'à en payer la moitié, l'autre moitié étant supportée par la victime elle-même.

Ce jugement applique donc pour la première fois, le système du cumul. Mais il ne l'applique pas intégralement. Il ne condamne pas le charretier à réparer entièrement le préjudice qu'il a causé à l'automobiliste. Mais il semble qu'il n'adopte pas cette solution parce que le charretier et son véhicule n'ont subi aucun dommage. Il en aurait sans doute été autrement si les deux véhicules avaient été endommagés et si les deux conducteurs avaient été blessés.

Ce jugement sort du cadre étroit de notre thèse, dans laquelle nous nous bornons à étudier les responsabilités au cas de dommage bilatéral? Cependant, nous avons cru bon de le citer parce qu'il pose pour la première fois le principe du cumul des présomptions de responsabilité.

Parmi la multitude des décisions jurisprudentielles qui consacrent ce principe, citons, à titre d'exemple, les principaux attendus d'un récent arrêt de la Cour de Cassation. (Cass. Civ., 11 mars 1936, G. P. 1936. 1. 698.)

Il s'agit en l'espèce d'une collision entre une automobile et une bicyclette, collision dans laquelle le cycliste C... avait trouvé la mort.

« Attendu, dit la Cour de Cassation que l'arrêt attaqué
» a débouté la veuve C... et sa fille mineure de l'action
» par elles intentée en vertu de l'art. 1384 du Code civil,
» motif pris que « dans l'hypothèse d'une collision entre
» véhicules il est impossible de déterminer quelle est, des
» deux choses, celle qui doit être tenue pour responsable
» de l'accident, et qu'en l'espèce C... n'a pas seulement

» été heurté par l'automobile, mais l'a lui-même heurté » ;

« Mais attendu qu'il n'est pas contesté que ce double
» heurt, caractéristique de toute collision entre véhicules,
» les, n'a eu de conséquences mortelles pour C... que du
» fait que la voiture de G... était en marche ; que par
» suite la mort de C... a bien été causée du fait de la chose
» se dont G... avait la garde.

« Attendu, d'autre part, que si C... a lui-même heurté
» l'automobile, cette circonstance ne pouvait être de nature
» à exonérer G... de la responsabilité qui pèse sur
» lui en vertu de l'art. 1384, que si la collision était le résultat
» d'un cas fortuit que la Cour ne précise point, ou
» si une faute ou une imprudence que l'arrêt ne constate
» pas davantage avaient été relevées à la charge de la victime ;

« Que vainement enfin l'arrêt déclare que chacun des
» véhicules ayant subi un dommage, la présomption prévue
» par l'art. 1384 joue contre chaque gardien et détruit
» en conséquence l'effet de la présomption qui pèse
» à son profit sur l'autre ;

« Attendu en effet, que si la responsabilité de chaque
» gardien se trouve engagée à raison du dommage causé
» à l'autre du fait de son véhicule, cette circonstance ne
» saurait mettre obstacle au recours que chacun peut
» exercer contre l'autre dans la mesure du préjudice
» subi par lui ;

« Attendu en conséquence qu'en statuant ainsi l'arrêt
» attaqué a violé le texte ci-dessus visé ;

Par ces motifs, casse... »

2° JUSTIFICATIONS.

La théorie du cumul résulte directement des principes posés par l'arrêt fondamental des Chambres Réunies du 13 février 1930.

Chaque conducteur étant responsable de la chose dont il a la garde, il y a, dans une collision entre deux véhicules, deux présomptions de responsabilité qui frappent respectivement chaque conducteur. Ces deux présomptions ont, certes, la même base, mais chacune a un objet propre, une existence juridique indépendante de l'autre et pouvant produire des effets distincts. Elles ne peuvent ni se heurter, ni se contredire.

La sanction de ces deux présomptions sera la réparation intégrale du préjudice que chacun des conducteurs cause à l'autre. Si, en se heurtant, les véhicules de Pierre et de Paul se sont réciproquement endommagés, Pierre payera les dégâts qu'il a causés à Paul, et Paul payera ceux qu'il a causés à Pierre.

Un arrêt particulièrement motivé de la Cour d'Appel de Toulouse du 1er mars 1934 (G.P. 1934. I. 167.) s'attache à justifier une telle solution.

Il constate tout d'abord que « seul le système dit de réparation intégrale peut être en harmonie avec celui de la responsabilité présumée tel qu'il résulte de l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930, qui constitue la charte en la matière, et le point de départ nécessaire de tout raisonnement ».

Si cet arrêt « ne tranche pas expressément la question de la réparation des dommages, il apparaît qu'il entend laisser à la présomption de responsabilité toute sa force, et que l'on ne comprendrait pas pourquoi cette présomption souffrirait en quelque sorte de sa trop grande application et pourquoi l'art. 1384 se verrait automatiquement réduit dans sa portée au cas de

» collision entre deux véhicules dont les gardiens se-
» raient présumés responsables pour tout autre genre
» de collision» .

La jurisprudence consacrant le système du cumul des présomptions de responsabilité, a toujours eu en vue, poursuit le même arrêt, « l'utilité sociale » ; et « elle » s'est efforcée, en utilisant la merveilleuse élasticité des « formules du Code civil, de se mettre à la portée des nécessités journalières de la vie, et d'introduire dans la loi écrite, pour la sauvegarde de l'individu et la réparation du dommage, le maximum d'équité » ;

Et c'est en se basant sur ce principe d'équité, que la Cour d'appel de Toulouse critique le système de la neutralisation des présomptions de responsabilité. Les partisans de ce système voudraient « prétention vraiment surprenante », limiter au nom de cette même équité, l'application de l'art. 1384. Et cela, « précisément à l'heure » où les circonstances commandent la solution qui, dans « l'incertitude absolue relativement aux fautes prouvées, » semble la plus équitable, à savoir la réparation par « chacun des adversaires du dommage causé à l'autre » ;

C'est ensuite au point de vue juridique que le même arrêt justifie le système du cumul des présomptions de responsabilité, car ce système consacre l'indépendance juridique des deux présomptions et tient en même temps compte du caractère plus ou moins dangereux des véhicules entrés en collision.

« Attendu, poursuit la Cour,... que chacune des présomptions a une existence juridique indépendante de l'autre, chacune d'elles prenant naissance à l'occasion des dommages causés lors de la collision, par l'une des choses inanimées à l'autre; que si une voiture en heurte une autre X... « elle est bien la cause directe du dommage subi par X et n'est aucunement celle de son pro-

» pre dommage, car elle ne s'est pas endommagée par
» son seul et propre mouvement » (Dereux, *Lois Nou-*
velles, 1931, p. 158);

« Attendu que l'indépendance des deux présomptions
» est donc un fait indiscutable, et que, en l'absence d'une
» disposition légale réglant leur sort, on ne peut que con-
» sacrer cette indépendance et cette vie propre que par
» la sanction attachée à chacune d'elles, c'est-à-dire la
» réparation intégrale du dommage causé;

« Attendu enfin que la solution adoptée par les pre-
» miers juges est d'autant plus équitable qu'elle tient
» compte en fait du caractère plus ou moins dangereux
» des véhicules, soit des risques plus ou moins grands
» qu'ils présentent en cas d'accident... etc ».

Le système du cumul, en effet, paraît concilier à la
fois le bon sens, la logique juridique et l'équité. Aussi
a-t-il été suivi sans restrictions par toute la jurispruden-
ce (1).

(1) Collision automobile-bicyclette: Paris, 3 avril 1930 (G.P. 1930, 2, 302, sous-note a); Paris, 5 juillet 1930 (G.P. 1930, 2, 300); Cass. civ., 18 nov. 1930 (D.H. 1931, 19); Pau, 11 mai 1932 (Gaz. Trib. 2 juillet 1932); Cass. civ., 3 janv. 1934 (D.P. 1934, 1, 30); Cass. civ., 15 mai 1935 (G.P. 1935, 2, 153); Angers, 31 mars 1936 (G.P. 1936, 2, 700).

Collision automobile-motocyclette: Grenoble, 12 nov. 1930 (G.P. 1930, 2, 793); Civ. Boulogne-sur-Mer, 10 févr. 1933 (G.P. 1933, 1, 482); Civ. Epernay, 25 juill. 1933 (G.P. 1933, 2, 676); Lyon, 25 janv. 1934 (Mond. judic. Lyon, 4 sept. 1934); Dijon, 18 mars 1936 (G.P. 1936, 2, 702, sous-note); Colmar, 25 mars 1936 (G.P. 1936, 2, 73).

Collision automobile-voiture hippomobile: Civ. Montpellier, 28 févr. 1930 (Mon. jud. Midi 1930, 75); Cass. civ., 24 juill. 1930 (G.P. 1930, 2, 298).

Collision camionnette-voiture hippomobile: Toulouse, 1^{er} mars 1934 (G.P. 1934, 1, 677).

Collision camion-bicyclette: Besançon, 2 juin 1935 (G.P. 1935, 2, 410).

3° CRITIQUE :

Et cependant, si on l'étudie attentivement, on se rend compte qu'il n'est pas toujours conforme à la réalité des faits, et qu'il n'aboutit pas à une répartition équitable de la responsabilité des dommages, surtout lorsqu'il joue à l'occasion d'une collision entre véhicules inégalement dangereux.

1° Au point de vue juridique d'abord. Une collision se produit, dont les causes sont inconnues. Les deux véhicules subissent des dommages. Ces dommages, les deux conducteurs ont concouru à les réaliser. Logiquement, la responsabilité de l'accident devrait être *partagée* entre ces deux conducteurs. Or le système du cumul ne partage pas cette responsabilité; au contraire, il aboutit, comme le fait remarquer justement M. Savatier à la transformer en « deux responsabilités additionnées ». (2). M. Josserand abonde dans ce sens (D.H. 1935, Chron. p. 43). Les partisans de la thèse du cumul, dit-il, « scindent ce qui, » dans la réalité, est indivisible; dans un accident uni- » que, ils voient deux accidents distincts qu'ils préten- » dent traiter isolément. Ils s'imaginent à tort que la » pluralité des dommages implique nécessairement la » pluralité des responsabilités et des sanctions; ils s'af- » farent à décomposer une situation unique, qui fait » bloc; ils s'obstinent à dénouer un nœud gordien qui » ne saurait être ni délié, ni tranché, et qu'il faut se ré- » signer à accepter tel quel, dans son indéchiffrable » indestructible structure ».

Il est donc paradoxal de faire payer intégralement à chaque conducteur la totalité des dommages qu'il occasionne à l'autre.

(2) V° Revue générale des assurances terrestres: Jeu de l'assurance en cas de dommages réciproques avec responsabilité partagée, 1933, p. 501 et note (D.P. 1934, 1, 130).

On en arrive à ce résultat, illogique nous semble-t-il, que la présomption de l'art. 1384, utilisée lorsque la preuve de la faute est impossible, pour assurer quand même à la victime une juste réparation, a plus d'effet que n'en aurait la faute si elle avait été prouvée. En d'autres termes, la faute présumée a une efficacité juridique plus grande que la faute prouvée.

2° Autre grave critique: il faut remarquer que, dans une collision où les deux véhicules sont endommagés, le préjudice subi par chacun d'eux est imputable, non seulement au fait de l'autre, mais aussi à son propre fait. Si les voitures de Pierre et de Paul se heurtent (et que la cause de la collision demeure inconnue), les dommages subis par Paul proviennent, non seulement du fait de la voiture de Pierre, mais aussi de ce qu'il n'a peut-être pas très bien dirigé sa propre voiture. Et réciproquement. Le gardien de chaque voiture doit donc supporter la responsabilité du dommage causé à autrui, et aussi le dommage que sa voiture a causé à lui-même (3). En effet, il faut tenir compte de ce que les choses dangereuses le sont, non seulement pour les tiers, mais aussi pour leur gardien. « Si celui-ci est tenu d'en assurer la garde efficace, écrit M. Savatier (D.H. 1929, Chron. p. 65), ce » n'est pas seulement, pour les empêcher de nuire à » autrui, mais aussi pour n'en pas souffrir lui-même ».

Et le gardien d'un véhicule ne peut faire supporter à autrui tout le dommage qu'il a subi, sous le seul prétexte que le véhicule d'autrui a concouru à causer ce dommage. Il ne suffit pas de constater seulement que la présomption de responsabilité qui pèse sur chaque conducteur, reste entière, pour en déduire que chacun doit réparer

(3) Cependant MM. H. et L. MAZEAUD estiment que l'on ne répond pas du dommage que l'on s'est causé à soi-même (Traité de la responsabilité civile, 2^e édit., n° 3 et suiv.).

entièrement le préjudice de l'autre. Le dommage subi par chaque conducteur ne dépend pas uniquement du fait du véhicule de l'autre conducteur ; il a pour cause la collision, c'est-à-dire le « fait concurrent » de deux véhicules (4).

Avec le système de cumul, la jurisprudence applique en même temps à chaque conducteur les effets d'une absence totale de responsabilité en ce qui concerne ses propres dommages, qui sont entièrement réparés par l'adversaire, et les effets d'une responsabilité totale en ce qui concerne les dommages de l'adversaire, qu'il aura à réparer intégralement.

Comme le dit M. Joatton (5) « il nous paraît inadmissible d'appliquer à la même personne, à l'occasion du même fait dommageable pour les deux antagonistes, les effets d'une responsabilité totale et ceux d'une absence totale de responsabilité ; en d'autres termes, d'appliquer en même temps à deux personnes les effets de la responsabilité totale pour une partie des dommages causés en commun, et de l'absence totale de responsabilité pour l'autre partie ».

En résumé, *le système du cumul intégral des présomptions de responsabilité*, faisant supporter à chaque antagoniste la totalité des dommages qu'il a occasionnés à l'autre sans tenir compte de ce que chacun d'eux est en partie responsable de ses propres dommages, *constitue à notre avis, une extension abusive de l'obligation naturelle de réparation.*

3° La théorie du cumul présente encore des conséquences juridiquement inacceptables lorsqu'une collision se

(4) Marcel FREJAVILLE, note D.P. 1936, 1, 17.

(5) JOATTON: Essai critique sur la théorie générale de la responsabilité civile, p. 179. (Thèse Paris-1933).

produit, non pas entre deux véhicules, mais entre trois véhicules. Supposons que tous trois soient endommagés; et supposons encore qu'il ne soit possible à aucun des conducteurs de prouver que l'accident est dû à la faute des deux autres, ou de l'un des deux autres. Dans cette hypothèse, on aboutirait à ce résultat mathématique que chacun recevrait de chacun des deux autres la réparation du préjudice, c'est-à-dire, en définitive, une double réparation. Une telle solution ne peut être admise, puisque chacun ne peut, en droit, prétendre qu'à une seule réparation du dommage qui lui est causé.

4° Les inconvénients de la théorie du cumul sont encore aggravés lorsque les véhicules entrés en collision sont inégalement dangereux, soit parce que leur résistance n'est pas la même, soit parce qu'ils ne ressortissent pas à la même catégorie (automobile et bicyclette).

Supposons que, des deux véhicules entrés en contact, l'un soit revêtu d'une carrosserie très résistante, et l'autre d'une carrosserie légère ou en mauvais état. Il est fort probable que le dommage le plus grave sera subi par le véhicule le moins solide. C'est donc le conducteur du fort véhicule qui devra payer la plus grosse indemnité, alors pourtant qu'il a pris la précaution de se munir du matériel le plus résistant.

Supposons que les deux véhicules soient également résistants, mais que l'un soit vide alors que l'autre transporte des objets précieux et fragiles; ils se heurtent et le choc brise les marchandises. Le gardien du véhicule vide devra payer toute la casse, alors qu'en réalité c'est le transporteur des objets détériorés qui, en recherchant le profit par leur transport, a créé le risque.

Si la collision a eu lieu entre deux véhicules qui ne ressortissent pas à la même catégorie, faire cumuler les deux présomptions de responsabilité aboutit à une fla-

grante injustice. Fréquemment, en effet, la bicyclette sera mise totalement hors d'usage, alors que l'automobile n'aura subi qu'un léger dommage. Comme dans la fable du pot de terre et du pot de fer, le choc brisera le plus faible et laissera intact le plus fort. Et en conséquence, alors que l'automobiliste indemniserà le cycliste du prix de sa bicyclette, le cycliste n'aura qu'à dédommager l'automobiliste de la légère éraflure qu'il aura causé à sa voiture.

Matérialisons la chose par exemple: si, après la collision, l'automobile a subi un dommage évalué à 40 frs et si les dégâts occasionnés à la bicyclette atteignent 500 francs, l'automobiliste devra verser au cycliste une somme de: $500 - 40 = 460$ francs. Ainsi le gardien de la chose la plus fragile sera favorisé. Et cependant, sa responsabilité est présumée égale à celle de l'autre gardien.

Contrairement à la théorie de la neutralisation, qui, dans l'exemple précité, favorisait l'automobiliste (puisque, en fin de compte, chacun supportait son propre dommage), la théorie du cumul avantage le cycliste, qui sera indemnisé du prix de sa machine, alors qu'il n'aura presque rien à payer à l'automobiliste.

5° Signalons enfin, au passage, les inconvénients de la théorie du cumul en matière d'assurance-automobile. Il semble, à première vue, que le système du cumul soit avantageux pour les automobilistes, car souvent, en cas de collision, ils seront entièrement dédommagés.

Mais en réalité ce système est très dangereux, et pour les compagnies d'assurance, et pour les automobilistes eux-mêmes.

En effet, les conducteurs de véhicules entrés en collision, au lieu de discuter et d'établir les torts respectifs de chacun, s'entendront pour ne rien se reprocher, de telle sorte que leur responsabilité reste entière. Ils se con-

tenteront de faire constater par leur mécanicien le montant des dommages subis par leur voiture. Et l'assurance de chacun payera l'indemnité due à l'autre. Les compagnies d'assurances verront ainsi leurs obligations s'accroître dans de notables proportions, et elles seront obligées d'augmenter leurs primes. De telle sorte que le système du cumul des présomptions de responsabilité se retournera contre les automobilistes eux-mêmes (V. Savatier: « Le jeu de l'assurance en cas de dommage réciproque avec responsabilité partagée », *Rev. gén. des ass. terr.* 1933, p. 501).

De plus, il est à remarquer, comme nous l'avons signalé dans le chapitre précédent, que le plus grand nombre de contrats d'assurance-automobile se limitent aux risques « dommages causés aux tiers ». Au cas de collision, les deux assureurs couvriront tout le dommage, alors que le dommage subi par chacun de leur client est dû, non seulement au fait d'un tiers, mais aussi au fait de son propre véhicule. Ils vont donc couvrir un risque pour lequel ils n'ont pas encaissé de prime. Une telle solution est particulièrement choquante. On aura beau objecter que les règles de l'assurance sont indépendantes des règles du fond et ne sauraient à elles seules commander la solution du problème de droit « il n'en reste pas moins que la règle de fond qui entraîne des répercussions aussi étranges sur le contrat d'assurances est en elle-même suspecte ». (Savatier, article précité).

4°) AUTRES SYSTEMES DE CUMUL.

Aussi, pour atténuer ces inconvénients, la jurisprudence de quelques tribunaux a-t-elle apporté certaines modalités au système du cumul des présomptions de responsabilité.

L'une d'elles consiste à laisser au compte de chacun des gardiens la moitié des dommages subis par l'autre, car une responsabilité commune ne paraît pas compatible avec une réparation intégrale. On espère ainsi **modeler** la responsabilité pour fautes présumées sur la responsabilité pour fautes prouvées. C'est le système de M. Demogue (*Traité des obligations*, t. III, n° 289, et celui de M. Elsmeyn (*Rev. crit.* 1931. 45 et *S.* 1931. 1. 121).

Dans l'exemple cité plus haut, l'automobiliste versera 250 francs ($500 : 2$) au cycliste, et le cycliste 20 francs ($40 : 2$) à l'automobiliste.

Ce système a été consacré par quelques arrêts. L'un des principaux est celui rendu par la Cour d'Appel de Lyon, le 20 juin 1934 (*G.P.* 1934. 2. 403 et *D.P.* 1934. 2. 17.); et il nous paraît intéressant d'en reproduire le sommaire :

« La double responsabilité présumée, pas plus que la
» double responsabilité prouvée à la charge de chacun
» des conducteurs, n'entraîne pour lui l'obligation de ré-
» parer l'entier dommage causé à l'autre, puisque la res-
» ponsabilité de ce dommage pèse en partie sur la vic-
» time.

« Et à défaut de tout élément de détermination c'est
» dans une proportion de moitié que chacune des parties
» devra supporter les dommages de l'autre, les présomp-
» tions de responsabilité étant considérées comme éga-
» les ». (5).

Une autre modalité, plus nuancée, consiste à faire une masse des dommages subis de part et d'autre, pour lais-

(6) V. aussi: Colmar, 27 juin 1930 (*G.P.* 1930, 2, 303); Trib. civ. de Vitry-le-François, 21 déc. 1933 (*G.P.* 1934, 1, 679, sous-note c); Trib. comm. Colmar, 7 déc. 1934 (*Revue Alsace-Lorraine* 1935, 2, 330); Trib. comm. Le Havre, 27 mai 1935 (*Rec. du Havre* 1935, 1, 237); Civ. Castres, 14 février 1935 (*G.P.* 1935, 2, 158, sous-note d).

ser à chaque gardien la moitié du total ainsi obtenu. (Civ. Agen, 27 mai 1933, G.P. 1933. 2. 589 sous-note b).

Si nous reprenons l'exemple numérique précédemment cité, la masse des dommages s'élevant à $500 + 40 = 540$ francs, chaque partie devra supporter un dommage de $540 : 2 = 270$ francs. Finalement, l'automobiliste y gagnera $500 - 270 = 230$ francs, puisqu'il n'aura à verser au cycliste que 270 francs au lieu de 500. Et le cycliste y perdra $270 - 40 = 230$ francs, puisqu'il aura versé à l'automobiliste 270 francs au lieu de 40.

Les partisans de ces deux derniers systèmes, (le dernier n'étant qu'une modalité de l'avant-dernier) les expliquent en disant qu'aucune faute n'ayant été établie, si chacun des gardiens est responsable totalement du préjudice causé par sa chose, il en est responsable envers lui-même autant qu'envers l'autre gardien; et comme il y a pluralité de chose dommageables et pluralité de présomptions de responsabilité à l'origine de chacun des préjudices dubis, tous ces préjudices doivent se partager.

Cette thèse est combattue par M. Mazeaud dans une note au Sirey (S. 1931. 1. 258) « Pour raisonner de la » sorte, observe-t-il, il faut admettre qu'une présomp- » tion de responsabilité vise, non seulement les domma- » ges causés par la chose du gardien, mais ceux subis » par cette chose; il s'agit donc de savoir si on peut être » présumé responsable des dommages que l'on cause à » soi-même. Or, bien que le contraire ait été brillamment » soutenu (Josserand, Les Transports 2e édit., n° 558), » le problème de la responsabilité civile ne peut se poser » lorsque le responsable et la victime ne font qu'une seu- » le et même personne; on ne répond pas du dommage » que l'on s'est causé à soi-même, pas plus qu'on ne sau-

» rait contracter avec soi-même (6) ; à plus forte raison
» on ne peut être présumé responsable d'un pareil pré-
» judice ». Aussi, conclut l'éminent auteur, « aucune rai-
» son valable ne peut être invoquée pour empêcher les
» deux présomptions de jouer chacune dans le domaine
» qui lui est propre ».

Enfin ces systèmes dérivés du cumul présentent, quoi-
que atténués, les mêmes inconvénients que le système du
cumul intégral.

(7) H. et L. MAZEAUD, Traité de la responsabilité civile,
2^e édit. 1934, t. I, n° 3.

TROISIEME PARTIE

**Importance de l'inégalité de danger
existant entre les véhicules entrés
en collision aux points de vue
de la responsabilité et des dommages**

Les divers systèmes que nous venons d'examiner se sont révélés incapables d'apporter une solution satisfaisante au problème de la répartition de la responsabilité et des dommages au cas de collision entre deux véhicules inégalement dangereux, lorsqu'aucun conducteur ne rapporte la preuve de la faute de l'autre ou de la cause étrangère à lui non imputable qui aurait occasionné l'accident.

Après l'arrêt des Chambres Réunies du 13 janvier 1930, on est parti de ce principe que les choses inanimées étaient toutes susceptibles de devenir dangereuses.

Ce principe est juste, certes; mais il faut le tempérer par deux correctifs qui en diminuent singulièrement la portée.

1° Toutes les choses inanimées ne sont pas également dangereuses;

2° Deux choses inanimées également dangereuses peuvent, par suite des circonstances, devenir plus dangereuses l'une que l'autre:

Si toutes les choses inanimées sont « soumises à la nécessité d'une garde en raison des dangers qu'elles font courir à autrui », l'étendue de cette obligation de garde varie selon le degré de nocivité de la chose et certains facteurs extérieurs.

Les notions de danger, de risque, de garde, de responsabilité sont intimement liées; l'une conditionne l'autre.

Plus une chose est dangereuse, plus le risque créé par son usage est grand, plus l'obligation de garde qui en découle doit être stricte, plus la responsabilité qui pèse sur le gardien est lourde.

Le risque créé par l'automobiliste ou le motocycliste est beaucoup plus grand que le risque créé par le cycliste; et la présomption de responsabilité de l'art. 1384 doit peser plus lourdement sur les premiers que sur l'autre.

1. — JURISPRUDENCE.

Cette notion d'inégalité de danger existe en germe dans certaines décisions judiciaires. Elle a été particulièrement mise en valeur lorsque les principes de la jurisprudence-automobile étaient basés sur la distinction des choses dangereuses et des choses inoffensives.

On peut classer les décisions qui mettent en relief le caractère plus ou moins dangereux des véhicules entrés en collision en deux catégories: les unes évaluent la responsabilité et le dommage résultant de la collision sur le caractère propre, intrinsèque des véhicules, autrement dit sur leur « inégalité de danger présumé ». Les autres apprécient le « degré de nocivité » de ces véhicules en fonction des circonstances de fait qui ont accompagné l'accident.

Dans la première catégorie, nous rangerons notamment un arrêt de la Cour d'Appel de Chambéry du 20 juin 1927 (D.P. 1927. 2. 172), qui, tranchant le problème des responsabilités à la suite d'une collision entre un camion attelé d'une remorque et un cycliste, fait peser l'art. 1384 sur le conducteur du camion.

« Attendu, dit la Cour, que cette présomption (1384), » applicable à toute automobile en marche, est particu-

» lièrement justifiée en l'espèce, à cause du danger plus
» grand que peut faire courir à autrui une remorque
» attelée à un camion... »

Cet attendu, très nuancé, commence à poser implicitement une distinction entre l'automobile en marche et l'automobile arrêtée. C'est la première seule que la Cour considère comme dangereuse. Ensuite, poursuivant son analyse, elle voit à ce danger des degrés, et elle distingue l'automobile seule de l'automobile avec remorque, cette dernière étant beaucoup plus dangereuse.

Citons aussi, dans le même sens, un arrêt de la Cour d'Appel d'Angers du 21 mai 1928 (D.P. 1929. 2. 41), déjà mentionné dans la première partie de notre travail, d'après lequel « manifestement, l'automobile et la bicyclette ne sont pas des véhicules de même ordre », ne relèvent pas du même statut juridique, le risque créé par l'automobile étant infiniment plus grand que celui créé par une bicyclette (1).

Dans le deuxième groupe de décisions, qui apprécie l'inégalité de danger des véhicules entrés en contact, non d'une façon objective, mais en tenant compte des circonstances de fait qui ont accompagné l'accident, nous citerons un jugement rendu par le tribunal civil de Digne le 29 décembre 1929 (D.P. 1930. 1. 180). Il s'agissait en l'espèce d'une collision entre une automobile et un tombereau attelé de trois chevaux. Le tribunal décide, non *a priori*, mais en raison des circonstances, que les présomptions de responsabilité qui pèsent sur chaque gardien sont égales et doivent s'annuler.

« Attendu, dit le tribunal, que M... conduisait un tombereau attelé de trois chevaux en flèche; qu'il devait en

(1) Dans le même sens: Civ. Seine, 26 juin 1928; Douai, 24 déc. 1929; Caen, 12 fév. 1930, cités au chapitre deuxième.

» assurer une garde d'autant plus vigilante que le véhicule dont il avait la surveillance formait un ensemble » hétérogène composé de choses ayant un potentiel de » malfaisance différent, mais à coup sûr, de ce fait même, » assez élevé (chevaux-voiture); que l'art. 1385 vise du » reste d'une façon précise la garde des chevaux;

« Attendu par ailleurs... que la voiture automobile du » défendeur, par le fait même de son volume, de son » poids, de sa vitesse de déplacement, engendre un ris- » que éventuel sur l'importance duquel aucune dis- » cussion n'est possible; que le tribunal estime, dans ces » conditions, et d'après les renseignements qui lui ont » été fournis,... *que les deux risques sont d'égale impor-* » *tance*, et qu'en conséquence les présomptions s'annu- » lent... »

De même la Cour d'Appel de Montpellier, dans un arrêt du 27 mai 1930, relatif à une collision entre une automobile et une bicyclette dont les causes étaient demeurées inconnues, fonde sa décision sur les circonstances extérieures de l'accident et décide que la bicyclette présentait en l'espèce, un danger plus grand que l'automobile.

«... Attendu, dit la Cour,... que l'art. 1384 doit recevoir » son application, mais en tenant compte de ce que celui » qui met en circulation une chose dangereuse assume » par là, non seulement les risques de dommages aux » tiers, mais aussi le risque de son préjudice personnel; » que le cycliste ne possédant pas la pleine maîtrise de » sa chose, risque d'en être la première victime et doit » garder ce risque à sa charge; qu'en l'espèce, l'instabi- » lité de la bicyclette aggravée par le mauvais état du » sol, un vent violent et la déclivité de la route à un vira- » ge, *créait un danger spécial, plus grand que celui de* » *l'automobile* montant une pente sur une route large, et

» obligeait son gardien à une très grande surveillance;
» d'où il suit que l'art. 1384 doit jouer contre ce der-
» nier ».

Cet arrêt, fort judicieux à notre avis, souligne particulièrement l'importance de l'inégalité de danger que deux véhicules peuvent présenter, selon les circonstances de la collision. Mais comme il n'était pas conforme aux principes de la Cour de Cassation en la matière, celle-ci le cassa le 22 janvier 1934 (D.P. 1934. 1. 30) en déclarant que
« au cas de collision entre deux véhicules, la présomp-
» tion de responsabilité de l'art. 1384 à l'encontre de
» l'auteur du dommage, ne saurait être mise à la charge
» de celui qui le subit, sous le seul prétexte que, eu égard
» à certaines circonstances, telles que le mauvais état de
» la route, sa déclivité et la violence du vent, la bicyclette
» créait un danger spécial plus grave que celui de l'auto-
» mobile ».

2. — DOCTRINE.

Cette notion d'inégalité de danger, signalée par la jurisprudence, avait été remarquée par la doctrine, et donna naissance à trois théories, que nous allons examiner très succinctement.

1. — *Théorie de M. RIPERT*

En 1927, M. Ripert classait les choses dangereuses d'après un barème objectif et invariable (note D.P. 1927. 1. 97). Il distinguait :

a) les choses dangereuses parce que mues par une force dont l'homme n'a pas la direction absolue, tels les véhicules et les machines à moteur;

b) les choses mises en action par la force humaine, mais qui en développent l'effet. Par exemple la bicyclette;

c) les choses dangereuses par la force de leur pesanteur, à condition qu'elles soient mises dans une situation telle que cette force les entraîne, par exemple un véhicule sans moteur lancé sur une pente;

d) enfin les choses qui n'ont pas de force propre et ne peuvent, par un mécanisme, multiplier la force humaine: qui sont par elles-mêmes inertes, et ne peuvent causer un accident que si une personne s'en sert comme instrument. C'est cette dernière catégorie seulement qui échappe à l'application de l'art. 1384.

Mais M. Ripert ne nous indique pas comment il aurait appliqué ces principes à l'occasion d'une collision de véhicules inégalement dangereux, entre un véhicule de la première catégorie et un véhicule de la deuxième. Sans doute le risque supérieur créé par le véhicule de la première catégorie aurait anéanti le risque inférieur créé par le véhicule de la deuxième; autrement dit, la présomption de responsabilité de l'art. 1384 aurait pesé seulement sur le gardien du véhicule classé dans la première catégorie.

2. — *Système de M. SAVATIER*

M. Savatier, au contraire, proposait de classer les choses dangereuses d'une façon subjective, c'est-à-dire d'après les circonstances de fait qui accompagnent tout accident (notes D.P. 27. 2. 169 et 130. 1. 137). Il prétendait, avec juste raison, croyons-nous, qu'on ne pouvait fixer *a priori*, avant tout procès, des catégories de choses dangereuses ou inoffensives. « Le danger présenté par une chose, écrivait-il, est une question de fait propre à chaque espèce, et non de droit ». (D.P. 1927. 2. 169).

3. — *Système de M. JOSSERAND*

Enfin un troisième système, un peu semblable à celui de M. Ripert mais beaucoup plus précis fut proposé par M. Josserand (D.H. 1928, Chron. p. 33; note D.P. 1929. 2. 41.), qui « hiérarchisait » les véhicules selon leur « potentiel de nocivité », c'est-à-dire selon l'importance du risque créé par leur mise en circulation. Cette « hiérarchisation » n'est certes pas énoncée dans l'art. 1384 (d'ailleurs, comment le Législateur de 1804 eut-il pu y songer ?), mais, nous dit l'éminent auteur (note D.P. 1931. 2. 130), « elle est contenue en puissance dans d'autres textes : toute une échelle de responsabilité est en » voie d'aménagement, depuis celle du fait personnel de » l'art. 1382, jusqu'à celle qui incombe à l'exploitant d'un » aéronef, et qui englobe même le cas de force majeure » (loi du 31 mars 1924, art. 53), en passant par la responsabilité du fait des choses inanimées (1384), des animaux (1385), du propriétaire d'un bâtiment (1386). On » voit ainsi se dégager peu à peu une sorte de barème de » choses dangereuses, auquel doit correspondre nécessairement un barème des responsabilités ».

Mais l'élaboration de ce barème, et surtout son application, conduiraient à des difficultés insurmontables. On s'imagine mal les véhicules classés en catégories, selon leur puissance dommageable : camions - automobiles, automobiles, motocyclettes, bicyclettes, chaque catégorie affectée d'un « coefficient de nocivité ». D'ailleurs, dans chaque catégorie, il y a place pour toute une série secondaire de véhicules qui diffèrent par leur poids, leur masse, leur vitesse ou leur stabilité. On ne peut mettre sur le même rang l'énorme camion-automobile, complété souvent par une remorque, et la petite camionnette; la puissante automobile de tourisme ou de sport et la petite voi-

ture à deux places ; la grosse motocyclette ou le side-car et le vélo-moteur.

De plus un tel barême ne permettrait pas de tenir compte de ce que nous avons appelé « les circonstances extérieures de la collision ». Et il supprimerait tout pouvoir d'appréciation au juge du fond, qui n'aurait qu'à appliquer automatiquement la loi.

CONCLUSION

Essai d'un système de répartition de la responsabilité et des dommages selon le degré de causalité probable des véhicules entrés en collision

Si le système de la « hiérarchisation des véhicules d'après leur potentiel de nocivité » est inapplicable dans la pratique, son principe est intéressant et mérite d'être retenu.

Nous avons vu que le risque créé par la mise en circulation d'un véhicule était d'autant plus grand que ce véhicule était plus dangereux ; qu'ainsi le risque créé par une automobile était supérieur au risque créé par une bicyclette ; que, de plus, ce risque pouvait, sous l'influence de certains facteurs extérieurs, être diminué ou aggravé. Et en conséquence que les présomptions de responsabilité de l'art. 1384, supportées respectivement par chaque gardien, étaient en fonction de l'importance de ce risque, n'avaient pas la même force, et pesaient plus lourdement sur l'automobiliste que sur le cycliste.

Lorsqu'une collision entre véhicules inégalement dangereux se produit, il ne nous paraît pas équitable de faire cumuler ces présomptions, pas plus qu'il ne nous a paru équitable d'en neutraliser les effets.

Entre le système de la neutralisation, qui laissait à la charge de chaque gardien son propre dommage, et le système du cumul qui, au contraire, l'indemnise complètement de ce dommage, on peut concevoir un système intermédiaire établissant une *responsabilité partagée entre les conducteurs des véhicules entrés en contact, responsabilité proportionnelle à la gravité de danger que présentait leur véhicule.*

En effet, une collision est « causée » par le fait de deux véhicules; tous deux concourent à la réaliser. Mais ils n'y concourent pas dans les mêmes proportions, avec la même intensité. La part qui doit être attribuée à chacun d'eux dans la réalisation de la collision, ou, mieux comme le dit M. Frejaville (note D.P. 1936. 1. 17), leur « *degré de causalité probable* » dans la réalisation de la collision, n'est pas le même. Il varie selon l'importance du risque créé. Risque qui, ne craignons pas de le répéter, dépend à la fois du degré de nocivité du véhicule et de l'influence des circonstances extérieures de la collision.

Le juge du fond devrait tenir compte de ces considérations lorsqu'il est appelé à établir le bilan d'une collision: déterminer les responsabilités et évaluer les dommages. Il devrait, non pas condamner chaque conducteur à payer intégralement les dommages subis par l'autre, mais estimer le préjudice total et rechercher pour quelle partie ce préjudice se rattache au fait de chacun des véhicules entrés en contact. Il devrait « en d'autres termes, écrit » M. Frejaville (note précitée), établir le lien de cause à « effet existant entre le dommage mis à la charge de chaque conducteur et le fait de son véhicule ».

Nous pensons en effet, toujours avec cet éminent auteur, « qu'il est impossible de vouloir résoudre tous les » problèmes que soulèvent les collisions de véhicules au » moyen d'une règle préétablie, automatique, que les juges du fond devraient appliquer d'une manière rigide » à toute collision non imputable à la faute des conducteurs. Si l'on veut saisir la réalité mouvante et complexe, on ne peut y parvenir qu'en laissant aux juges du fond un certain pouvoir d'appréciation, leur permettant de tenir compte des circonstances de fait ».

Le juge pourrait ainsi opérer une répartition de la responsabilité et du préjudice proportionnellement à la participation respective de chaque véhicule à la réalisation de la collision. « Il aurait, d'ailleurs, des bases d'appréciation assez précises : la masse, la vitesse des véhicules au moment de la collision, leur degré de résistance, la valeur de leur chargement, ce sont là toute une série d'éléments qui peuvent permettre une recherche sinon précise et scientifique, du moins probable et équitable, de la part prise par chaque véhicule dans la réalisation du dommage ».

Contrairement aux systèmes rigides de la neutralisation et du cumul des présomptions de responsabilité, un tel système aurait l'avantage, par sa souplesse, de s'adapter à toutes les collisions dont les causes sont demeurées inconnues, et même aux collisions entre trois véhicules. On objectera, sans doute, qu'il donne au juge un pouvoir d'appréciation beaucoup trop étendu. Mais en matière de jurisprudence-automobile, où le cas d'espèce domine toujours le débat, nul ne saurait s'en plaindre.

Ce système, que nous appelons « système de répartition de la responsabilité et des dommages selon le degré de causalité probable des véhicules entrés en collision », nous paraît apporter une solution équitable aux problè-

mes nés de la collision de véhicules inégalement dangereux.

Il a l'avantage de concilier les principes juridiques et l'équité.

L'équité, car il répartit la réparation des dommages en fonction du caractère dangereux des véhicules entrés en collision.

Les principes juridiques, car il crée une responsabilité présumée, non pas absolue, mais proportionnelle au risque créé par le véhicule mis en circulation. En établissant des degrés dans le contenu de la présomption de l'art. 1384 al. 1er il assimile en quelque sorte «la responsabilité présumée» à la «responsabilité prouvée» et «sauvegarde ainsi l'unité et l'harmonie de toute notre théorie française de la responsabilité ». (Savatier, note D.P. 1933. 1. 58).

Bibliographie

Ouvrages fondamentaux :

- AUBRY et RAU. — Cours de Droit Civil, t. VI.
COLIN et CAPITANT. — Cours élémentaire de Droit positif français t. II, 7e édit. 1932.
HUC. — Commentaire théorique et pratique du Code Civil, t. VIII, Des Obligations.
JOSSEMAND. — Cours de Droit Civil positif français, t. II.
PLANIOL et RIPERT. — Traité élémentaire de Droit Civil, t. II

Ouvrages divers :

- DEMOGUE. — Traité des obligations, t. III.
ESMEIN. — Les obligations, n° 621 et suivants.
JOSSEMAND. — Les Transports, 2e édit. n° 558 et suivants, n° 1029 et suivants.
LALOU. — La responsabilité civile 2e édit., n° 1252 et suivants.
H. et L. MAZEAUD. — Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle, 2e édit. 1934.
MORIN. — La révolte de faits contre le Code, 3e édit., Paris 1920.
RIPERT. — La règle morale dans les obligations civiles, 1925.
SAINCTELETTE. — De la responsabilité et de la garantie.

Thèses :

- GRIBOUILLE. — La jurisprudence relative à l'application de l'art. 1384 du Code civil en cas de collision de véhicules, Paris, 1931.
- JOATTON. — Essai critique sur la théorie générale de la responsabilité civile. Paris, 1933.
- PANET. — La responsabilité des automobilistes et la jurisprudence récente. Montpellier, 1931.
- TOUREN André. — De la responsabilité civile résultant de la collision de véhicules terrestres, fluviaux, aériens. Montpellier, 1932.
- GOBERVILLE. — L'assurance obligatoire et la responsabilité des automobilistes. Montpellier, 1934.

Recueils de jurisprudence et revues diverses :

- Dalloz périodique (D.P.) et Dalloz hebdomadaire (D.H.).
- Gazette du Palais (G.P.).
- Gazette des Tribunaux (G.T.).
- Monde Judiciaire de Lyon (Mond. Jud. Lyon).
- Moniteur Judiciaire du Midi (Mon. jud. Midi).
- Recueil Bordeaux.
- Recueil Douai.
- Recueil Rouen et Caen.
- Revue Alsace-Lorraine.
- Revue Sainctelette.
- Sirey (S.).
- Bulletin de la Société d'études Législatives 1907, p. 78.
- Lois Nouvelles 1931, p. 158, art. de M. Dereux.
- Revue critique 1931, p. 45, art. de M. Esmein.
- Revue générale des assurances terrestres 1933, p. 501, art. de M. Savatier.
- Semaine juridique.

Articles et notes de jurisprudence :

ESMEIN. — S. 1931. 1. 121.

FREJAVILLE. — D. P. 1936. 1. 17.

JOSSE RAND. — D. H. 1928, Chron. p. 33.

D. P. 1929. 2. 41.

D. H. 1930, Chron. p. 17.

D. P. 1931. 2. 129.

D. H. 1935, Chron. p. 42.

H. MAZEAUD. — S. 1933. 1. 257.

D. H. 1935, Chron. n. 5.

RIPERT. — D. P. 1922. 1. 125.

D. P. 1927. 1. 97.

SAVATIER. — D. P. 1927. 2. 169.

D. H. 1929, Chron. p. 65.

D. P. 1930. 1. 137.

D. P. 1933. 1. 58.

D. P. 1934. 1. 30.

Montpellier, le 20 Mars 1937

Vu : Le Président de la Thèse

G. MORIN

Montpellier, le 20 Mars 1937

Vu : le Doyen de la Faculté de Droit

G. MORIN

Vu et permis d'imprimer

Montpellier, le 3 Mai 1937

Le Recteur,

TAILLIAET

